

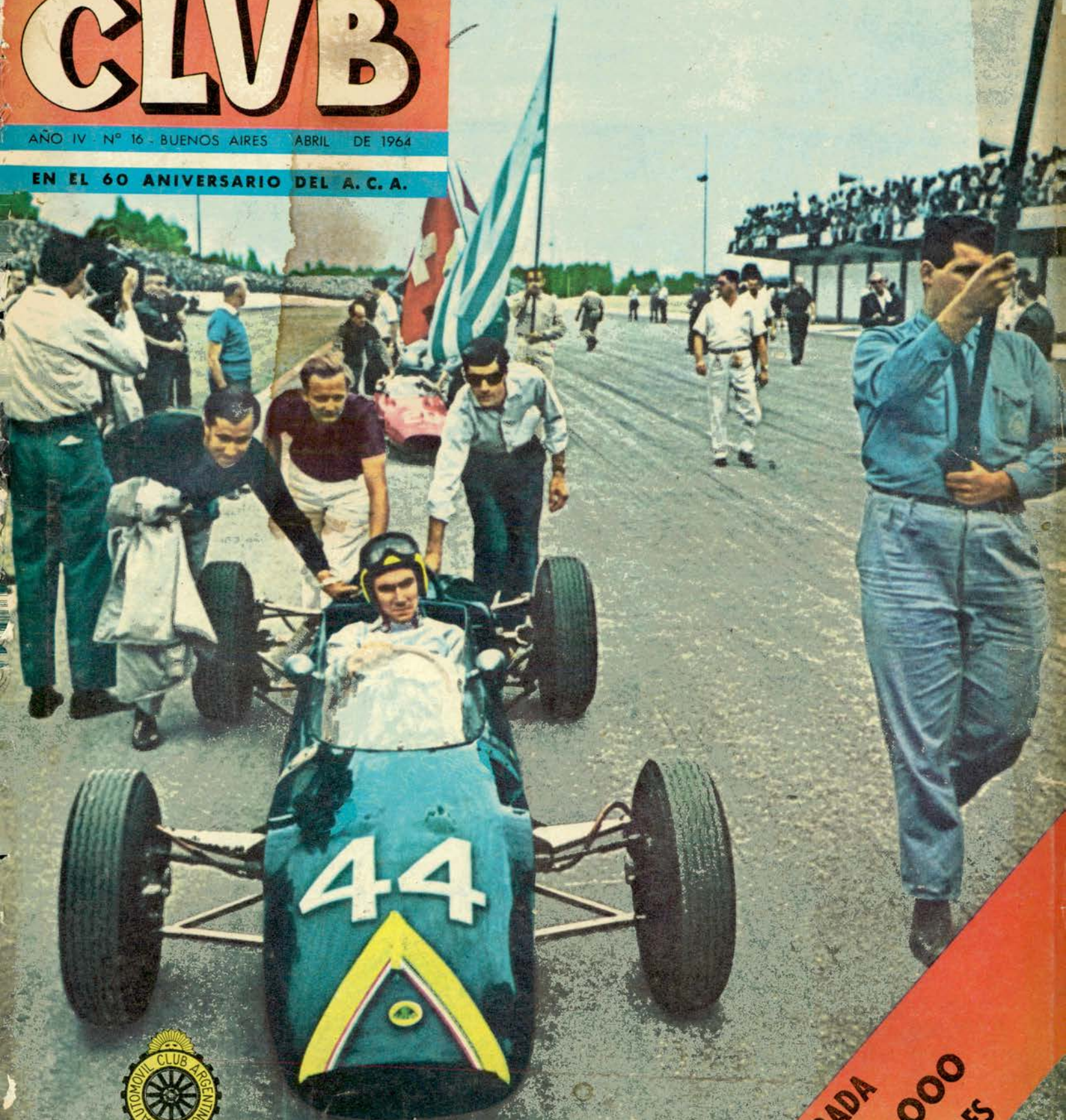
AVTO CLVB

AÑO IV Nº 16 - BUENOS AIRES ABRIL DE 1964

EN EL 60 ANIVERSARIO DEL A. C. A.

EJEMPLAR EXCLUSIVO PARA SOCIOS DEL A. C. A.

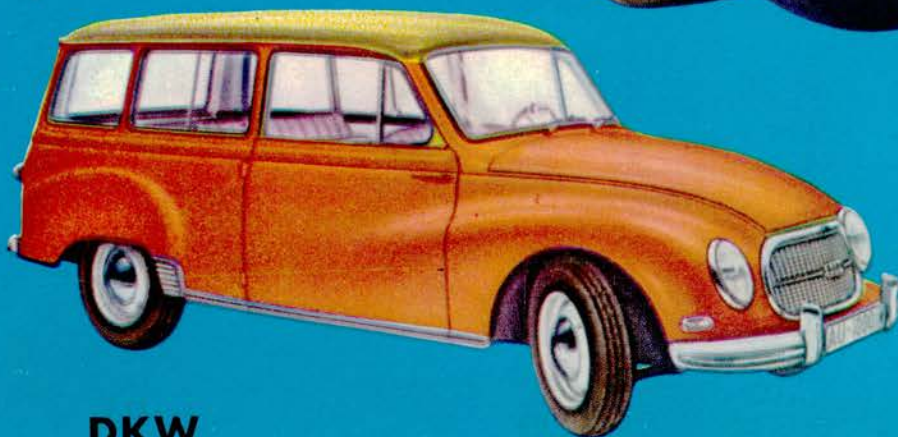
PROHIBIDA SU VENTA



\$ 50.-

TIRADA
263.000
EJEMPLARES

**MUCHO MAS QUE UNA RURAL...
...LA RURAL UNIVERSAL
AUTO UNION 1000**



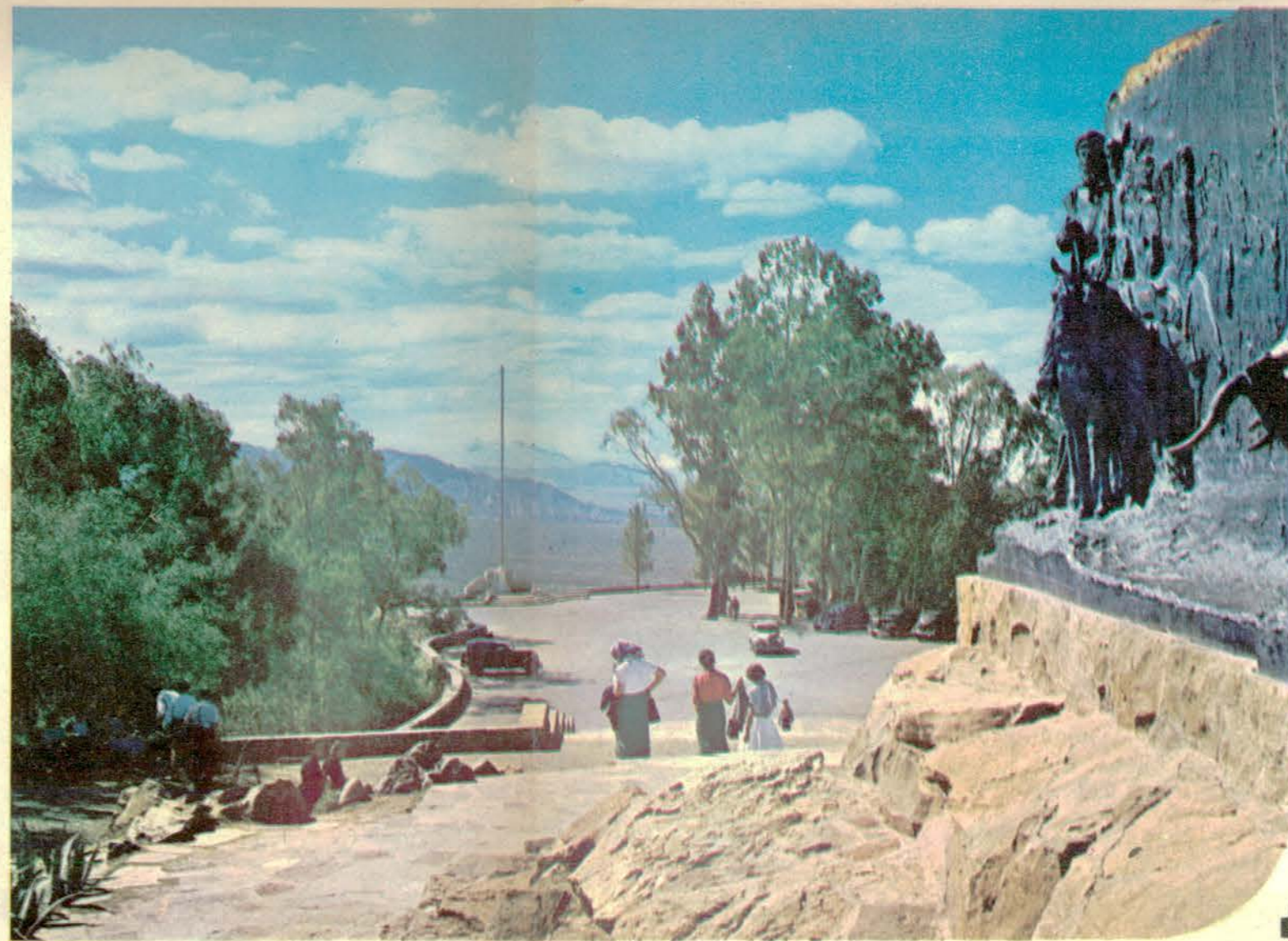
DKW



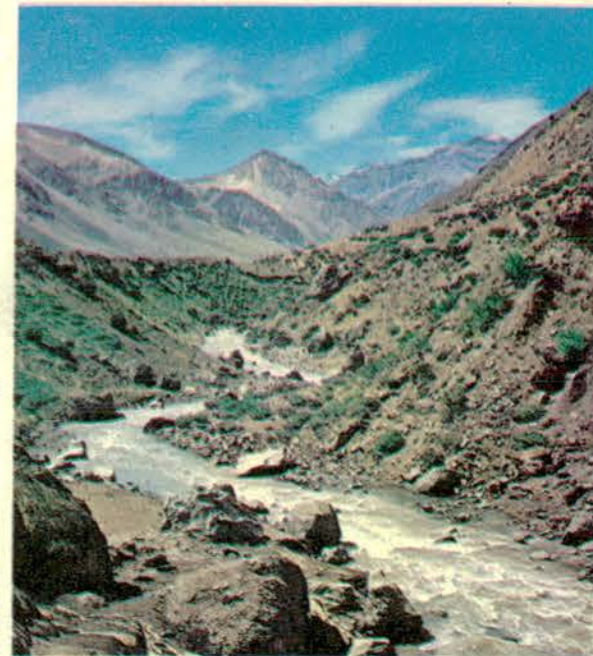
PRODUCIDA POR: **INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A.**
FABRICA ARGENTINA DE VEHICULOS DKW-AUTO UNION

LA DIRECCION NACIONAL DE TURISMO *Informa*

En el variado y subyugante mapa turístico de la Argentina, Mendoza ocupa un lugar de privilegio. Los eternos picachos nevados del macizo andino cierran hacia el Oeste el paisaje de vívidos colores de esa provincia cuyana en la que las más grandes gestas de la historia patria han dejado la huella indeleble de su paso. Mendoza es en esta época del año meta atrayente para el interés del viajero. Todo allí, como lo muestran las fotos que ilustran esta página, es una permanente invitación al viaje, al viaje placentero y grato que habrá de dejar en nosotros el fluido recuerdo de una excursión inolvidable.



El arco de este puente carcomido por el paso inexorable de los años pone un acento de vigencia permanente en el paisaje imponente de Picheuta.



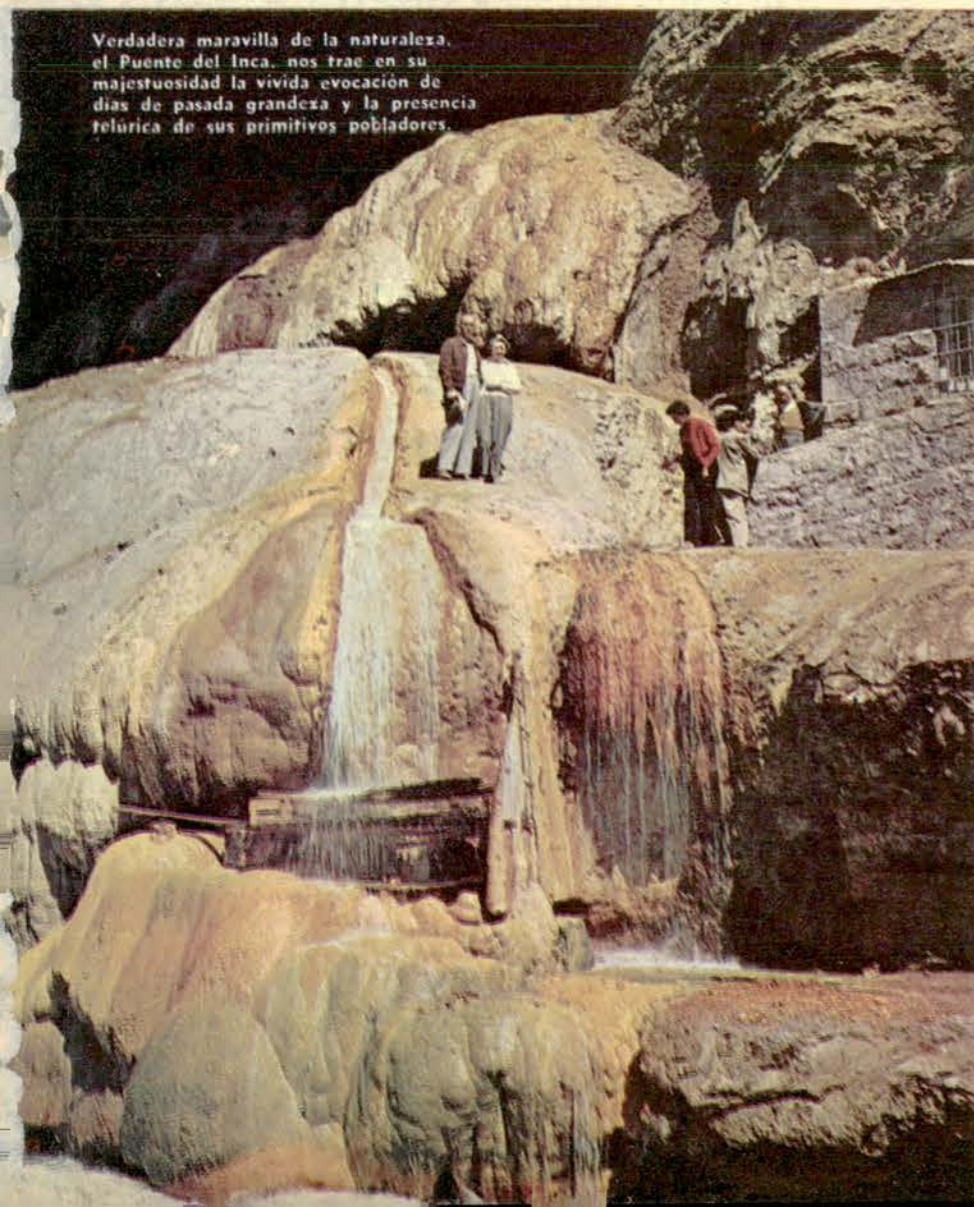
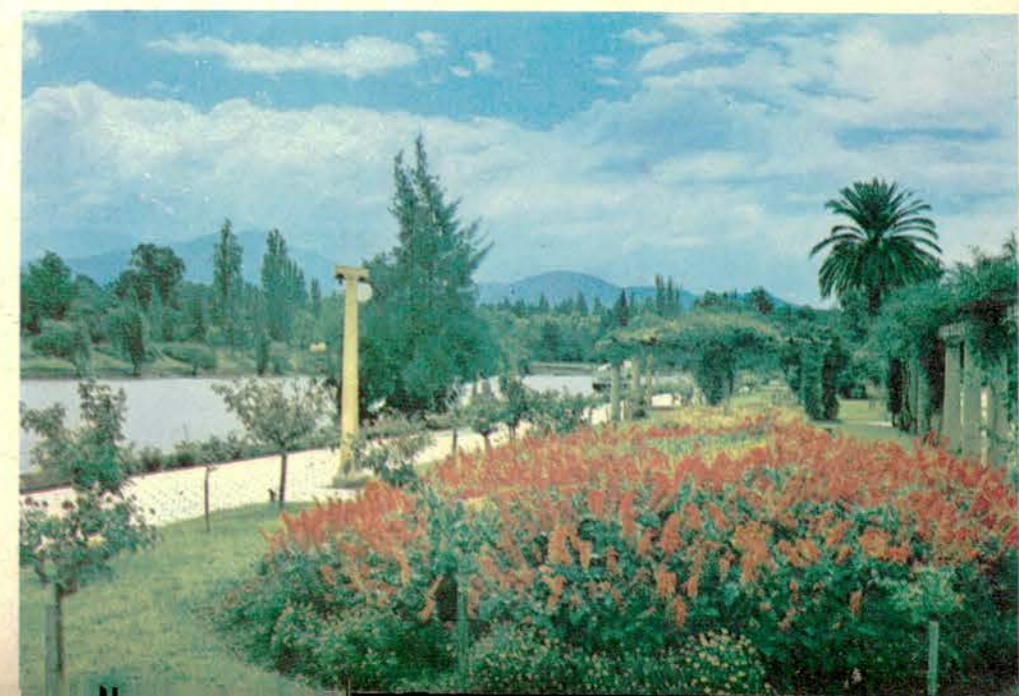
La cámara fotográfica ha captado en todo su colorido en plena meseta andina la confluencia de los ríos Mendoza y Tupungato, con la visión al fondo, de la imponente mole del Aconcagua.

El Parque Independencia de la ciudad capital es otro de los típicos lugares mendocinos que quedan indeleblemente grabados en la memoria del turista.

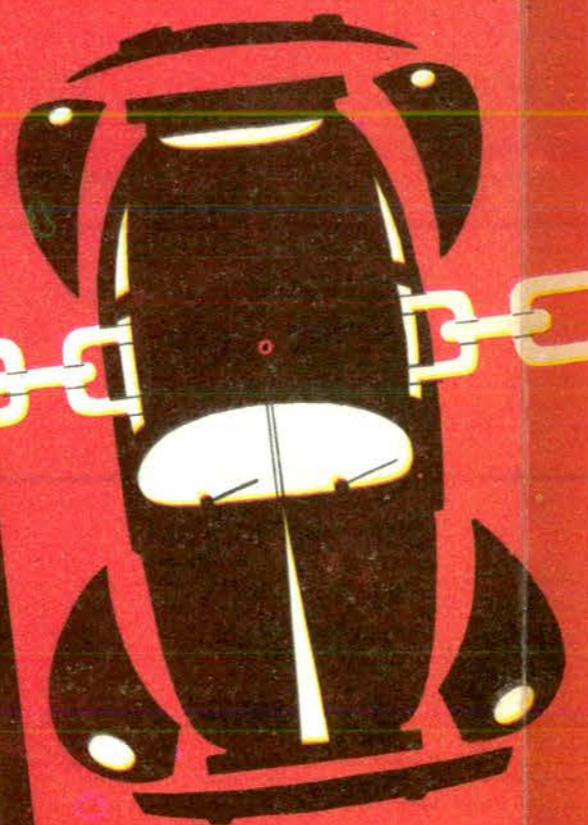
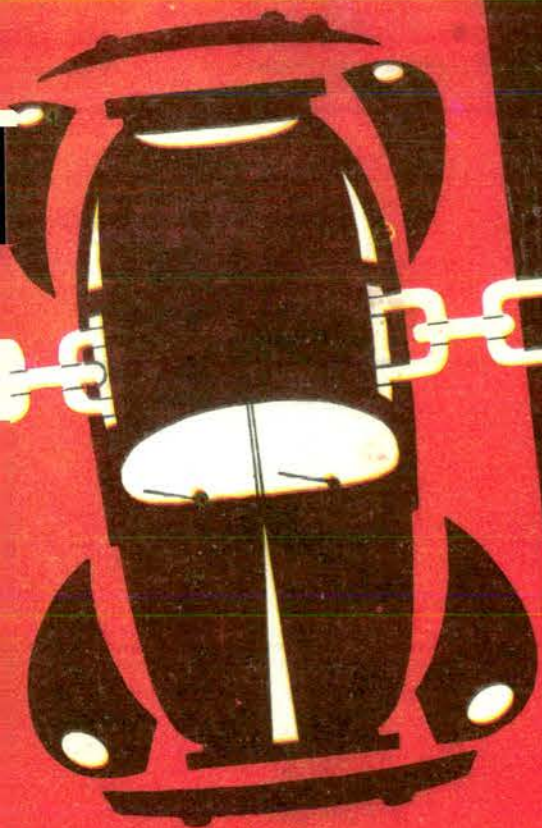


El Cerro de la Gloria, en los límites de la ciudad capital, es lugar forzoso de cita para el turista, puesto allí en contacto con la gloria sanmartiniana por la inspirada emoción del escultor

Los techos de rojas tejas de los edificios de la Unidad Turística de la D.N.T. de Las Cuevas, dan la bienvenida a los turistas que llegan de la vecina República de Chile para visitar Mendoza.



Verdadera maravilla de la naturaleza, el Puente del Inca, nos trae en su majestuosidad la vívida evocación de días de pasada grandeza y la presencia telúrica de sus primitivos pobladores.



**SEGURO
QUE LE
CONVIENE**

**ASEGURE UD.
TAMBIEN SU VEHICULO
EN EL SERVICIO
DE PREVISION DEL**

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

INFORMES: EN LAS REPRESENTACIONES ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL, AVDA. DEL LIBERTADOR 1850 • BUENOS AIRES

SU REDUCIDO COSTO HACE QUE LAS CUOTAS SOCIALES RESULTEN GRATIS

beneficiense

con los
descuentos que le
otorgan las
CASAS ADHERIDAS
al
**AUTOMOVIL
CLUB
ARGENTINO**

utilice sus
servicios o efectue
sus compras en
las mismas
PRESENTE SU CARNET DE SOCIO



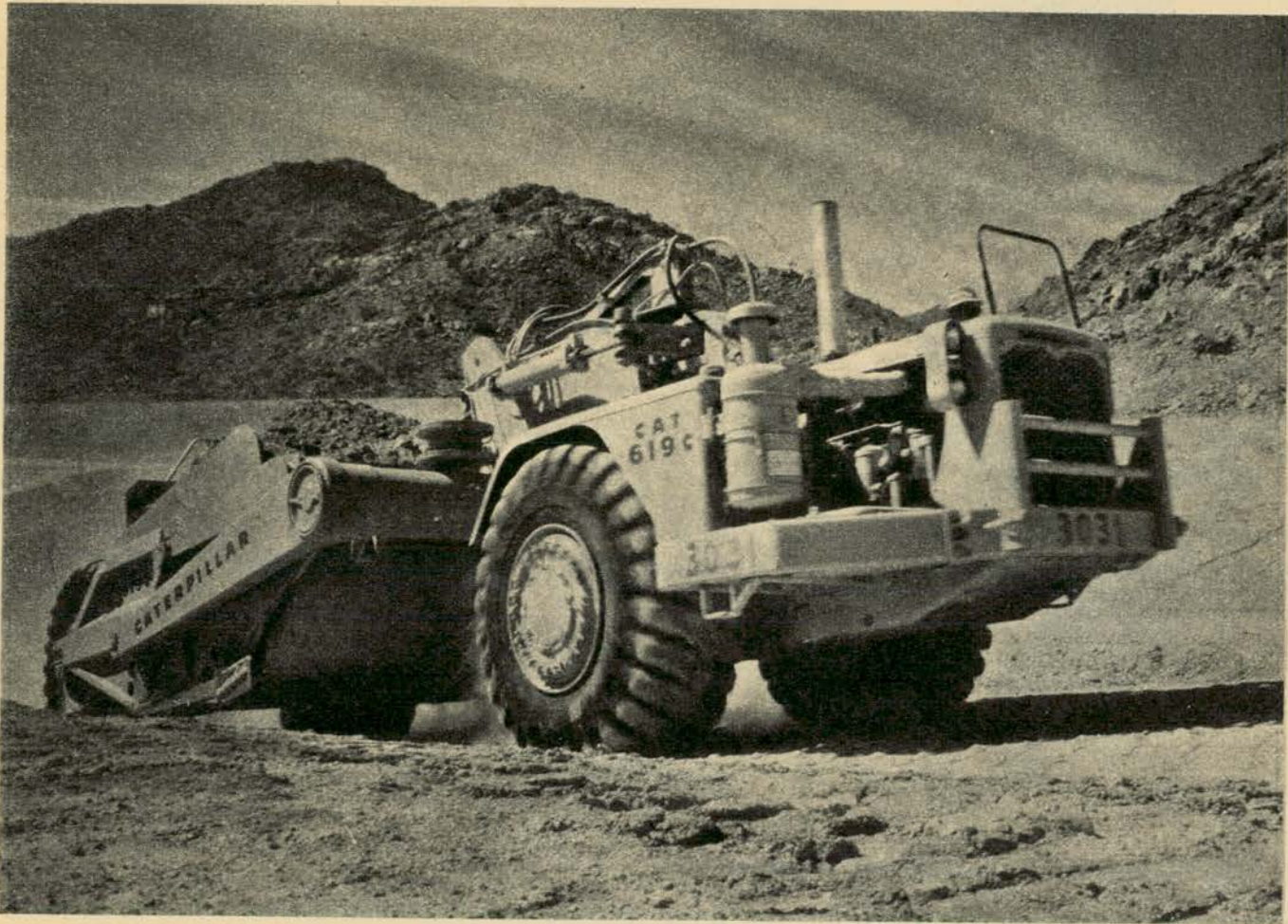
PUBLICIDAD A.C.A.



LA CUOTA SOCIAL LE RESULTARA GRATIS

**LAS PRINCIPALES RUTAS DEL PAIS
SE CONSTRUYEN CON
EQUIPOS**

CATERPILLAR*



Motopala 619C de Panedile Argentina S.A. trabajando entre San Julián y Rfo Gallegos sobre la Ruta 3.

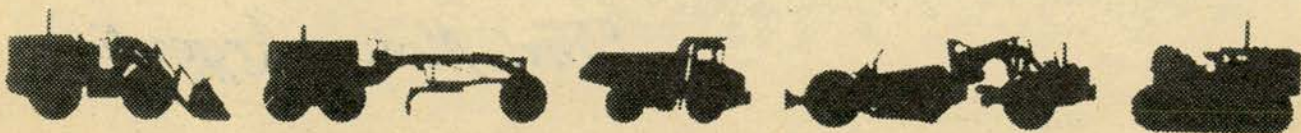
ARGENTRAC DEPTO. PUBLICIDAD

ARGENTRAC S.A.

TACUARI 147

BUENOS AIRES

T. E. 38-3001/8



* Caterpillar, Cat y Traxcavator son Marcas Registradas de Caterpillar Tractor Co.



La mano

La máquina necesita del hombre...

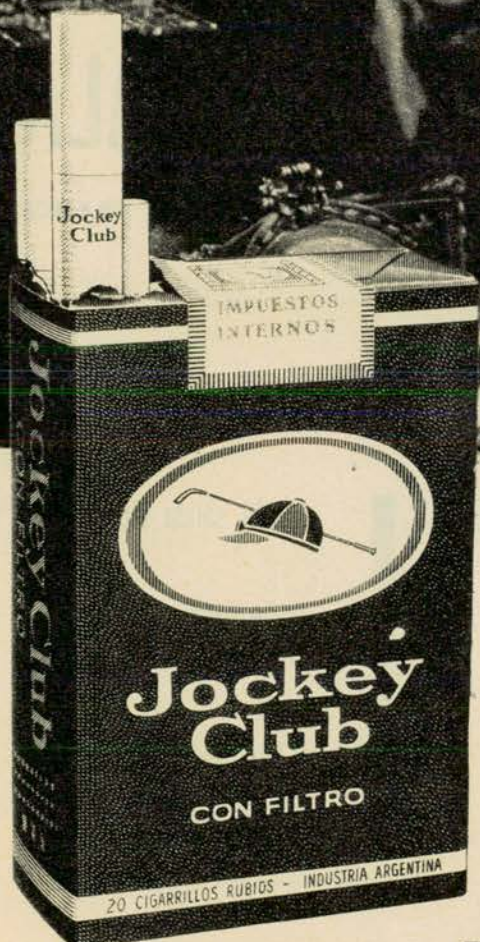
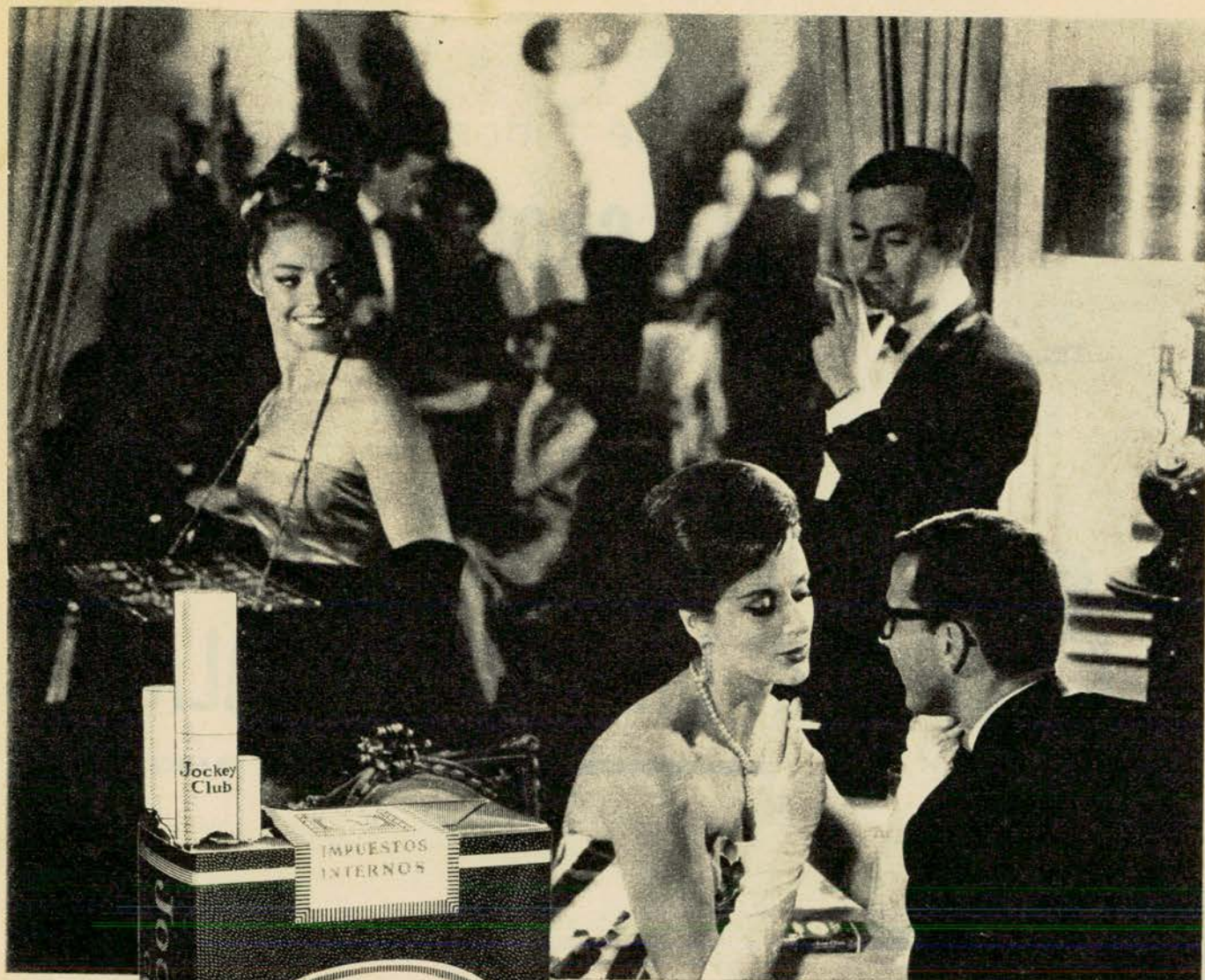
para perder su frialdad de acero muerto. Es el hombre quien transmite a la máquina su calor vital, y la pone a su servicio para concretar diariamente su sueño de crear lo mejor para la comunidad, para el país y para sí mismo. Esa es la conciencia que alienta en el Centro Industrial Ford de Gral. Pacheco. Allí el hombre ocupa su legítimo lugar, el más alto en la escala de valores. En un ambiente donde existen todos los elementos necesarios para lograr la plenitud de sus fuerzas, dispone de la más moderna maquinaria para someterla a su voluntad, y obtener la calidad máxima del producto que va surgiendo de cada uno de sus latidos. Así se explica que al ver en calles y caminos del país los automotores que son el producto de su nervio y su impulso, el hombre de Ford los acompañe con una larga mirada de orgullo.

Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANÓNIMA

Miembro de la Asociación
de Fábricas de Automotores.



CENTRO DE CALIDAD PARA PRODUCTOS DE CALIDAD



La calidad de sus tabacos y la calidad de su elaboración, sumadas a su especial tamaño, hacen de **Jockey Club King Size** —Super largos— los rubios con filtro de **calidad internacional**.

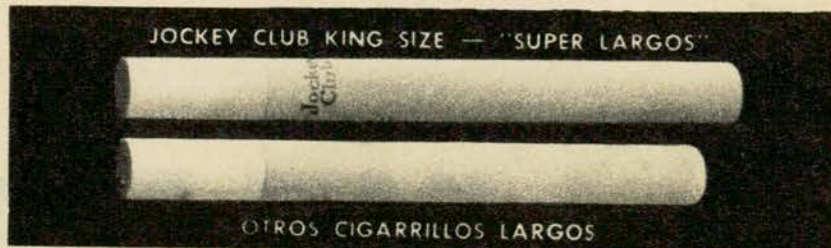
Jockey Club

"KING SIZE"*

* **SUPER LARGOS**



COMPAÑIA NOBEZA DE TABACOS S.A.



AIR FRANCE

ofrece todos los Viernes

"LA CROIX DU SUD"

el servicio más rápido

SOBRE EL ATLANTICO SUR

(13 HORAS DE VUELO)



BUENOS AIRES - PARIS CON UNA SOLA ESCALA

JET AIR FRANCE

Todas las principales ciudades de Europa a dos escalas de Buenos Aires, en conexión inmediata utilizando nuestra red Caravelle desde París.

"LA CROIX DU SUD" (AF 086)	
BUENOS AIRES	12.00 salida Viernes
DAKAR	00.20 llegada 01.10 salida
PARIS	07.10 llegada Sábado

Lugares automáticamente confirmados en todos los vuelos en conexión.

Informes en su Agencia de viajes "IATA" o en

AIR FRANCE

LA RED MÁS EXTENSA DEL MUNDO

AVTO CLUB

CIRCULACION
263.000
EJEMPLARES

REVISTA DEL AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES
EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

sumario

DIRECTOR:
Dr. César C. Carman
Presidente del A. C. A.

COMISION ASESORA:
Dr. Roberto N. Lobos
Presidente
Sr. E. González Vidal
Dr. Emilio L. Villarroel
Sr. Lino Palacio
Sr. Alfredo Calisto

COMISION FINANCIERA:
Ing. Mario L. Negri
Vicepresidente 2º
de la C. D. del A. C. A.
Sr. Federico Lajud
Tesorero de la C. D.
del A. C. A.
Sr. Marcos Victorica
Presidente de la Comisión
Fiscalizadora de Cuentas
del A. C. A.

SECRETARIO GENERAL:
Dr. Manuel Goldstraj

SECRETARIO DE REDACCION:
Jaime G. Font

DEPARTAMENTO DE ARTE:
Julio E. Riera

DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD Y RELACIONES PUBLICAS:
Jefe: Sr. Aldo L. Grampa

Adscriptos:
Victor Ditlevsen
Alberto Gutiérrez

AÑO III
Nº 16
Abril 1964
BUENOS AIRES

Precio del Ejemplar
en la República
Argentina: \$ 50.- m/n.

Nos escriben los lectores	6	
EDITORIAL	7	LA DIRECCION
Perennidad de la Pirámide	8	ADOLFO MITRE
Caros P. Anesi	12	
Resistencia, interrogante y milagro	14	MARIA ANGELICA BOSCO
Mucho de hoy y algo de mañana	18	HORACIO ESTOL
De la Mendoza desconocida	28	JUAN DRAGHI LUCERO
Haga turismo con AUTOCLUB	33	GUSTAVO A. GUERRERO
¡Oh, el silencio!	42	PIOLIN DE MACRAME
1963, año récord de fabricación de autos	44	MARCEL REICHEL
De Ushuaia a la Quiaca	48	SIXTO PONDAL RIOS
El castillo de La Mota	52	EDUARDO ZAMACOIS
Romanticismo de San José de Flores	56	CORDOVA ITURBURU
Antonio Berni	60	OCTAVIO RIVAS ROONEY
Historias de calles y coches	62	HAYDEE M. JOFRE BARROSO
La Biblioteca del A. C. A.	64	F. GONZALEZ CANICOVA
Las carretas abrieron caminos a la civilización (1ª nota)	66	FEDERICO OBERTI
Diez argentinos en Africa	70	CARMEN MAYOL
Escuela Técnica de Conducción del A. C. A.	72	F. H. CASULLO
Poetas y jugadores en Necochea	74	CHAS DE CRUZ
El camino blanco	76	ALBERTO SALOTTO
Lo que usted puede hacer en su auto	78	H. R. C.
La ciudad de Shakespeare	80	ZULMA NUÑEZ
De aquí, de allá y de más allá	82	JUAN AVERIGUADOR
Asado, música criolla y doma	84	
Road test del Chevroiet Super 1964	88	HORACIO R. CASARES
Saint Gallen, la ciudad perfecta	94	
Una moda bajo 0º	106	SUSY TAFUNI
Cosmetología para damas	110	NORAB Z. H. DE RECALDE
El museo más joven de la Argentina	112	SARA FACIO
Rallye Buenos Aires-Río	114	
La temporada de Fórmula Junior	116	
¿Va usted a viajar?	120	
La cuarta revolución	124	MARIANO PERLA
Rumbo a Río	134	HORACIO C. RIVAROLA (h.)
MEMORIA Y BALANCE del A. C.A.	150	

Fotos: Gustavo Guerrero, J. C. Villegas y Boschetti.

Ilustraciones de Villafañe, Borobio, Tafuni y Olsina.

Redacción y Administración: Avda. del Libertador 1850, piso 7º. Teléfonos: 83-6061, interno 61;
Secretaría de Redacción: 80-1837; Publicidad: 84-9556. Reg. de la Propiedad Intelectual 702.641
Distribuidores: Cap. Fed. Pascual Marchesano e hijo, Bustamante 1190. Interior: SADYE S. A.,
México 625, Buenos Aires.



NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

PARADAS Y ESTACIONAMIENTO

Señor Director:

En la interesantísima revista AUTOCLUB que dirige Ud. con tanto acierto, he leído sugerencias de los lectores para los automovilistas y para aquellos en cuyas manos está el ordenamiento del tránsito, cuya aplicación en muchos casos, será de verdadera utilidad. Quiero aquí añadir dos que tal vez encuentren eco en el A.C.A. para proponerlas a las autoridades correspondientes.

1) LAS PARADAS DE LOS TRANSPORTES DE PASAJEROS DESPUES DE LOS PASOS A NIVEL EN LAS RUTAS.

Aunque es una situación general, voy a referirme a lo que conozco por experiencia: las paradas que se encuentran sobre la Ruta 197 en el tramo de 18 km. entre Canal San Fernando y el Cruce con la Ruta 8.

Todos los transportes de pasajeros tienen una parada, en ambas manos casi en seguida de los 4 pasos a nivel existentes en el tramo mencionado, he notado que, sobre todo en San Fernando y Pacheco, es motivo de seria perturbación para el tráfico, pues en esos sitios, donde las barreras suelen estar bajas durante mucho rato para dar paso a 2,3,4 o hasta 5 trenes seguidos, se acumula gran cantidad de vehículos de toda clase. Levantadas aquellas por fin y apenas traspuestas las vías, los colectivos y ómnibus se detienen para dejar y levantar pasajeros, lo que origina una nueva detención en las filas que ya se habían puesto en movimiento, con grandes dificultades debidas al empeño de los que, queriendo adelantarse a todos los demás, en lugar de resignarse a ocupar el sitio que les corresponde en la "cola" por orden de llegada, han ido ubicándose en dos o tres filas paralelas que se han topado al iniciar la marcha. Se produce entonces un embotellamiento, que si no se resuelve pronto, deja a muchos sin lograr trasponer las vías porque otro tren se acerca y el guardabarreras debe bajarlas con rapidez, al son de estridente silbato.

El trastorno producido por esos automovilistas prepotentes y desconsiderados, que se sienten disminuidos en hombría y hasta ofendidos en su dignidad, si no pueden tomar la delantera en seguida, no logrará evitarse más que con la presencia permanente de agentes de tránsito que prohíban la formación de filas dobles o triples. Esto, algunas veces se ha puesto en práctica en San Fernando, pero por poco tiempo.

En cuarto el problema creado por los transportes de pasajeros al detenerse en seguida de atravesar las vías, se solucionaría, sin perjuicio para nadie, mediante dos medidas simples de fácil aplicación:

- Alejando esas paradas a unos 100 metros de los pasos a nivel.
- Construyendo, para las mismas, playitas o desvíos hacia la derecha

de la ruta, a fin de que los colectivos y ómnibus puedan desplazarse sin entorpecer el andar de los vehículos que vienen detrás.

Me refiero a desvíos como los que existen en algunos tramos de la avenida General Paz y en las rutas de media calzada, y que prestan, sin duda, muchos beneficios. El costo de ellos no sería grande y su construcción debería ordenarse en las cercanías de las poblaciones después de los pasos a nivel con barreras, donde se aglomera el tráfico.

2) ESTACIONAMIENTO DE AUTOMOVILES EN LAS CALLES DE BUENOS AIRES.

La Ordenanza Municipal que establece una distancia de 0,50 cm entre coches y de 0,20 del cordón de la vereda, es sencillamente utópica. Podrá un automovilista estacionar su coche en forma impecable pero, a poco que deje la dirección fuera de eje y llegue un colega que lo empuje para entrar o salir, lo reglamentario quedará, ipso facto, convertido en contravención. En cuanto al frenado de los coches será de consecuencias funestas para los más chicos.

¿No podría establecerse, en las calles cuyo ancho lo permita, el estacionamiento a 45° o en el ángulo que los técnicos consideraran conveniente y cuya abertura podría marcarse con líneas blancas como guías, cada tantos metros? ¿O practicar una especie de dentado en el borde de las veredas, como he visto en algunas ciudades de Europa, creo que en Bélgica, lo que facilitaba mucho el movimiento de los coches?

Con la esperanza de que mis modestas sugerencias despertaran interés en el A.C.A. que tan grande obra realiza, me es grato saludar a usted con distinguida consideración haciéndole llegar mis felicitaciones por la presentación y lo interesante del material.

LIA CORREA MORALES DE URRUTIA

Socia Vitalicia por derecho, pero no de hecho.

O'Higgins 2390 - Capita

SIGAMOS CON LOS ARRAYANES

Señor Director:

En el N° 11 de la revista AUTOCLUB aparece una carta del doctor Germán Alfredo Pereyra, sobre la importancia y antigüedad de los bosques de arrayanes, en la cual se deslizan algunos conceptos equivocados que son dignos de ser aclarados.

En realidad el bosque de arrayanes (*Mirceogenella apiculata*) que existe en la península de Quetrihué, no es el único de la zona, ni es el más importante. En frente de él, en la isla Victoria, existe otro bosque similar que si bien no es tan extenso como el anterior, es más importante desde el punto de vista fitogeográfico y ecológico, porque está acompañado por todas las especies ca-

racterísticas de la flora andino-patagónica. Por el contrario, el sotobosque de la península de Quetrihué es denudado y a lo sumo está constituido por escasa vegetación herbácea. Esto es sumariamente lo que dice el Dr. Milan J. Dimitri en su importante trabajo "La flora andino-patagónica", publicado en el tomo I de los Anales de Parques Nacionales.

En lo que respecta a las áreas de distribución de los arrayanes, es preciso primero ponerse de acuerdo en cuál es el representante típico de esta especie. La familia de las Mirtáceas, de la cual forma parte el género *Mirceogenella*, está integrada por unas 2.750 especies clasificadas. Da la casualidad que a muchas de estas especies se las denomina vulgarmente "arrayán", como sucede con el *Myrtus communis*, que crece al sur de Europa, o como es común en nuestro propio país y en la misma zona andina, en la cual se denominan impropriamente arrayanes a las siguientes especies: *Mirceogenella parviflora*, *M. planipes*, *M. chrysocarpa* y *M. exsucca*. Por lo tanto no es sencillo determinar a priori si nuestros bosques de arrayanes son o no únicos en el mundo porque hay que resolver primero un complicado problema de identidad botánica.

En lo que respecta a la edad de los arrayanes, no sé en qué publicación puede haber leído el Sr. Pereyra semejante cifra. Es cierto que los árboles perennes son de crecimiento abierto, es decir, que mientras las condiciones físicas sean favorables, el árbol sigue creciendo, pudiendo llegar a ser extremadamente viejo, pero lo que no es cierto es que su madurez sexual se produzca recién después de 15.000 años. Por lo menos, en ninguno de los tratados serios de Botánica que he consultado, se indica esta característica. Lo que no duda es que un bosque de arrayanes pueda llegar a esa edad.

CARLOS A. MIRAGLIA
Villa Ballester

ODISEA MODERNA

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a los efectos de solicitarle que por su intermedio tenga conocimiento la opinión pública del insólito episodio sufrido durante el viaje de Mendoza a Buenos Aires, el 9-2-64.

Emprendimos el trayecto en el ómnibus N° 20 de la empresa ETA, a las 14 y 30 hs., con el coche en malas condiciones, ya que a los veinte minutos de iniciado el trayecto debí detenerse por desperfectos mecánicos, reiterando las paradas en varias oportunidades, hasta llegar a La Carlota, donde los chóferes informaron que debíamos esperar el ómnibus siguiente de dicha Cia. (ya llevábamos cuatro hs. de atraso). Nos trasladamos al ómnibus N° 26 de la misma empresa, que venía con pasajeros, debiendo efectuar la mayoría de nosotros, el trayecto de pie. Las valijas, fueron colocadas en el barro, para cambiarlas de vehículos, quedando muchas prácticamente inutilizadas. A los inconvenientes aludidos, debo agregar la incorrección de la mayoría del personal, especialmente el conductor propietario del ómnibus N° 26. Creo, que este episodio no debe repetirse, pero considero que para ello, las autoridades competentes, deben ser severas y terminantes al adoptar las medidas correspondientes. Sería ésta, una forma de cuidar el prestigio del país, a la vista de los extranjeros (en este caso, debo señalar que viajaban numerosos turistas extranjeros). Nadie desconoce la importancia del turismo como fuente de divisas, pero todos debemos pensar también, que el propio argentino, tiene derecho y también la obligación de conocer su patria, pero sin duda, opino, que es indispensable, recibir la consideración y la cortesía indispensables, para hacer más grato esas excursiones, y que, como seres humanos todos merecemos.

HAYDEE ELENA DE LUCA - S.P. 180.616
Larrea 538 - Lomas de Zamora

LA TEMPORADA INTERNACIONAL 1964

COMO parte integrante del programa de actos y festejos con que el Automóvil Club Argentino celebrará este año el 60º aniversario de su fundación, se realizaron competencias automovilísticas, en las que participaron tanto coches de Turismo Mejorado, de fabricación nacional como las máquinas especiales que vinieron de Europa y que son conocidos por la calificación de Fórmula 2 —juniors—, variante de los poderosos coches de carrera ya clásicos. Este último aspecto de la temporada cumplida, por lo novedoso del acontecimiento en nuestro medio, merece un comentario particular.

Ante todo, es necesario destacar la inspiración argentinista y federalista —dentro del campo deportivo— que movió a las autoridades del A.C.A. a promover la posibilidad de que el espectáculo que se habían propuesto organizar no quedase circunscrito como un privilegio del público metropolitano, sino que se extendiese y beneficiase también a los aficionados de otros grandes centros urbanos del país. Fue así que, con la colaboración de las autoridades de algunas filiales del Club y dirigentes del deporte automotor en el interior, se realizaron sendas jornadas en Rosario y Córdoba, donde el apoyo popular colmó las tribunas con compactas masas de público entusiasta. Este hecho, por sí solo, bastó para confirmar el acierto con que procedieron la Comisión Directiva y la Comisión de Carreras del Automóvil Club Argentino.

Por otra parte fue preocupación constante de ambos organismos asegurar las mejores condiciones posibles para que la realización de estas carreras no significase un quebranto económico para la Institución. Se sabía, naturalmente, que la organización y ejecución de las pruebas insuñarían un caudal cuantioso, y era indispensable, en consecuencia, que las autoridades del Club adoptasen todas las medidas necesarias para resguardar el justo y legítimo interés de sus asociados, cuyos aportes no debían ser comprometidos, sino con las máximas garantías, en una temporada deportiva no habitual, es decir, que habría de cumplirse en una versión totalmente nueva en el país, aun teniendo en cuenta que la realización periódica de carreras de automóviles por el A.C.A. constituye una previsión y una obligación impuesta por su Estatuto. Sea como fuere, la sola consideración enunciada, basta para explicar la absoluta imposibilidad de que el Club hubiese podido pensar en la adquisición, a su propio cargo, de máquinas para llevar a efecto esa experiencia deportiva sin precedentes, lo que, sin razón valedera sería, habría podido agravar al patrimonio social, que es, precisamente, de los socios. Cabe agregar aquí, que tal actitud está tanto más justificada cuanto que, salvo muy singularísimas excepciones, en todos los países y en todas las competencias del mundo, son los corredores quienes adquieren por su propia cuenta los vehículos, sin perjuicio de que las marcas o los talleres interesados les presten su apoyo cuando lo consideran conveniente para sus intereses.

De todas maneras, el buen tino de la política deportiva seguida por el A.C.A. ha sido confirmado por el éxito excepcional que, desde todo punto de vista, han tenido las jornadas cumplidas, cuyas expensas han sido ampliamente cubiertas y que han hallado tan favorable acogida en la opinión general y en la prensa, que les ha dispensado generoso espacio y estimulantes comentarios. Por otro lado, surge con evidencia plena de las experiencias recogidas, la convicción de que la industrial local —(y nos referimos, no ya sólo a las grandes fábricas argentinas, cuya capacidad técnica es obvia, sino también a los establecimientos mecánicos menores, que producen partes y repuestos en creciente cantidad y progresiva perfección, y pueden responder muy eficientemente a los requerimientos de los conductores más exigentes)— está en condiciones de satisfacer las complejas necesidades que demanda la producción y conservación de unidades aptas para competir con las mejores que pueden llegar del exterior.

No habríamos llenado el propósito que inspira estas líneas si, para completar esta nota, no expresáramos el reconocimiento del A.C.A. y sus autoridades a la decisión, inteligencia e infatigable actividad que don Juan Manuel Fangio puso al servicio de la idea de organizar las pruebas que se han realizado. El hombre que ciñó cinco veces la corona mundial del automovilismo, hazaña no igualada hasta ahora, y que convirtió su nombre en el símbolo por antonomasia de ese más que difícil deporte, ha brindado en la ocasión lo mejor de su entusiasmo y ha demostrado que es inagotable su fe en el futuro del automovilismo deportivo en la Argentina. Y al dedicarle estas palabras, queremos también agradecer con ellas a cuantos colaboraron en el éxito de esta iniciativa del A.C.A., inclusive a los jóvenes corredores, nacionales y extranjeros, que participaron con tanto brillo en su ejecución.

LA DIRECCION

nuestra portada



La Temporada Internacional Automovilística (coches de fórmula "Junior" en la foto), correspondientes a la programación especial de actos celebratorios del sexagésimo aniversario de la fundación del Automóvil Club Argentino, va a comenzar. Los pilotos, escoltando las flamantes banderas de sus respectivos países, desfilan ante la tensa expectativa del público arracimado en las tribunas, y del ojo inquisidor de las cámaras. Poco después, las pequeñas máquinas comenzarán la dramática ronda en la que se condensa un noble afán de superación deportiva. Y los valientes y experimentados pilotos, pondrán en la puja competitiva toda la límpida transparencia de sus intenciones, concretadas en dar, para bien del deporte, del público y del A.C.A., lo mejor de su capacidad, de su intrepidez y de su entusiasmo.



La fotografía recién comenzaba a difundirse en el mundo cuando se impresionó la placa que aquí vemos. Aparece en ella, la Pirámide, el Cabildo y el "balcón de los Riglos". (Foto de 1846.)



Enfocada desde abajo, la deformación de la perspectiva da a la Pirámide el extraño aspecto que puede apreciarse en esta fotografía reciente.

MUTACION Y PERENNIDAD DE LA PIRAMIDE

DE SIMBOLICA "COLUMNA"
DE LA PATRIA EN CONSTRUCCION
SE CONVIRTIO EN
SIMBOLO DE LA PATRIA ETERNA

Por
ADOLFO
MITRE
Para AUTOCLUB

PRIMER monumento conmemorativo en nuestro país, tanto en el tiempo como en la gloria, y único existente hasta que el 14 de julio de 1862 fue descubierta la estatua de San Martín, en la plaza que desde entonces lleva su nombre, la Pirámide de Mayo fue inaugurada el día 25 de ese mes de 1811, en obvio y solemne homenaje a la revolución-revelación de un año atrás. Era un sencillísimo obelisco de estilo romano, construido con ladrillos, sobre la base de penurias, pues la pobreza de esa época heroica exigió se ahorrara en el presupuesto inicial.

Resultó, empero, la simbólica "columna" de la patria para convertirse en el "símbolo" de la patria eterna. Ya la "Gazeta de Buenos-Ayres" previó esa jerarquía augural y trocó en su honor su prosa solemne y prolija por versos mediocres pero imbuidos de jubilosa emoción:

*"Cantad, cantad, oh pueblos,
con tierna y dulce voz
los triunfos y victorias
del patriótico amor.*

*"Pues el deseado día
por fin amaneció
y ya más placentera
nos da su luz el Sol.*



Maquette del monumento que, de acuerdo con una ley del Congreso derogada durante la presidencia del doctor Marcelo T. de Alvear debía sustituir a la Pirámide.

"Columnas, obeliscos, y un grito encantador, anuncien a porfía su nueva elevación..."

El "grito" vendría dos años después y sería el del Himno con su triple advocación de Libertad. En tanto, ya la tosca pirámide, debida al alarife don Francisco Cañete, había sido rodeada de "doce pilares de material terminados con una gran perilla redonda", —entendiendo por "pilares", en esa época de énfasis, a unos simples cuadrados que remataban en una bola de cocido barro—, y se la iluminaba con cuatro faroles de velas de sebo. Serían durante lustros las exclusivas luces que intentaban vencer a la noche en la antigua Plaza Mayor, convertida bajo su signo en Plaza de Mayo. Además de una luz invisible, inmaterial, inmarcesible...

Frustrados planes barrocos

Sería la primera transformación del monumento que más cambios ha conocido, sino soportado, en nuestro país, si no en el mundo... Un libro reciente y póstumo de Rómulo Zabala, completado con notas e ilustraciones por el capitán de navío Humberto F. Burzio, embajador de la Argentina en Perú —"Historia de la Pirámide de Mayo", edición de la Academia Nacional de la Historia—, reseña erudita y sugestivamente esas mutaciones que fueron marcando virtualmente las de nuestra evolución política para devolvernos con el tiempo a su altivez sencilla de emblema máximo, coronado por la estatua de la República, con el gorro frigio de la Igualdad, el escudo del Derecho y la lanza de la conciencia de la propia salvaguarda. Detrás suyo el histórico Cabildo; en frente la Casa de Gobierno, sobre los cimientos del antiguo Fuerte, y segura en el ejercicio de la soberanía popular; en torno la ciudad que crece y el país que palpita, tal el eje de la evolución de Buenos Aires, del devenir del país.

En el ardor de progreso y de renovación de la presidencia de Bernardino Rivadavia, primero, y en la euforia nacional del Centenario de 1810 después, se la consideró demasiado modesta en su arquitectura para ser alegoría de tanta aspiración y tanta grandeza y se proyectó rodearla de ornamentales aguas y luego ocultarla tras un retórico despliegue de mármoles y bronce. Quiso, en efecto, "subrogarla" en 1826 con unas "magníficas fuentes que representan constantemente a la posteridad el manantial de prosperidades y de glorias que nos abrió el patriotismo de los ciudadanos ilustres de Mayo", pero el buen sentido de uno de ellos, Juan José Paso, afortunadamente hizo fracasar el barroco plan. El segundo proyecto era mucho más ambicioso, y por ende muchísimo más costoso, mereció la sanción del Congreso.

De nuevo el destino —que a veces ha sido tan duro con nuestro pueblo, pero a la larga siempre le sonrió—, logró, mediante una crisis económica, que se fuera postergando su concreción hasta que, bajo la presidencia de un gran señor, que por serlo tenía alma de artista, Marcelo T. de Alvear—, se dejó a la Pirámide tal cual era y como siempre deberá seguir siendo: simplemente una "pirámide", "La Pirámide"...

Conato de demolición

Durante la intendencia municipal de su padre, don Torcuato, primer jefe de la comuna del Buenos Aires recién erigido en Capital Federal, se intentó, sin embar-

La Pirámide de Mayo ha experimentado distintas transformaciones de tipo ornamental a tono con las que también, en distintos períodos, ha tenido que soportar la plaza.



MUTACION Y PERENNIDAD DE LA PIRAMIDE

go, lo peor: derribarla. En la inveterada pugna entre "provincianos" y "porteños", nuestra ciudad había sido vencida —sin duda que el destino quiso que así se volviera más cabalmente argentina—, y los vencedores estaban imbuidos de una ufanía transformadora en que confundíanse heredados "complejos" con una fraternal voluntad de "ofrenda". Dedicáronse así a embellecer a Buenos Aires, con desmedro del colonial Cabildo, mutilado; para bien de una concepción urbanística, que abrió nuestra precursora avenida, la avenida de Mayo. Pero el intendente Alvear no osó arrogarse tanta responsabilidad y consultó oficialmente a los hombres de pro, "próceres" ya en toda la patriótica sugestión del término, hombres que hoy son estatuas y deberían serlo: Bartolomé Mitre, Domingo Faustino Sarmiento, Vicente Fidel López, Andrés Balmori, José Manuel Estrada... Poco importaba que todos ellos fueran contrarios, al menos en principio, al régimen triunfante. Cual más, cual menos, lo fueron también al iconoclasta propósito y la Pirámide se salvó.

Claro está que ya no era exactamente la misma de los días de la Revolución y de la Independencia, pues en 1857, siendo Buenos Aires capital del Estado Libre, en pugna con la Confederación, quiso ornarla de las emblemáticas efigies de su recobrada condición de "Atenas del Plata", y encomendó al escultor francés Dumouriez cuatro estatuas para sus otros tantos vértices. De esa suerte, la Pirámide apareció un día rodeada de configuraciones del "Comercio", la "Industria", el "Arte", las "Ciencias", en la plaza dividida aún por la "recova", propiedad particular de los Anchorena, contra la cual protestaba en vano Sarmiento, flamante "municipal". Pero, si fracasó en derrocar a ese resabio del sistema caído en Caseros, cuya fue la desgraciadamente aceptada iniciativa ornamental. Compartieron sin embargo la culpa otros dos miembros del también recién creado "Consejo" de la comuna: Felipe Botet e Isaac Fernández Blanco. Y lo que es más extraño, también un asesor convocado "ad-hoc", que se llamaba nada menos que Prilidiano Pueyrredón.

Ornamentos y poemas

Ya hacía tiempo, por otra parte, que la pristina fisonomía del "altar de la patria", como se la llamaba —y puede y debe seguir llamándose—, había sido desfigurada por ornamentos sucesivos. En las grandes fiestas —los aniversarios mayos, primero, los del 9 de Julio, después— se la cubría de guirnaldas, se la rodeaba de banderas, y en torno suyo se alzaban lienzos con poemas alusivos a los fastos. Así, en 1813, uno que firmaba fray Cayetano Rodríguez y que posee cuando menos el mérito de proclama, aunque con términos tal vez excesivos desafiadamente, la voluntad de Independencia.

*"¿Hasta cuándo habrá de ser
el sud vilísimo esclavo?
¿No habrá de tener al cabo
término su padecer?
¿Nunca habrá de deponer
su ruín, condición servil?
¡Oh Sud! Feneció la vil
dominación del Hispano.
Vive, vive, soberano
y reina por años mil."*

Dos años más tarde, en 1815, se la rodeó para la fecha —"su" fecha—, de "cuatro estatuas alusivas de las cuatro partes del mundo", con inscripciones referentes a cada una, correspondiendo a nuestro continente una décima que rezaba:

*"La América al fin entró
al goce de sus derechos;
así quedan satisfechos
tantos suspiros que dio.
Su constancia consiguió
destruir al maquiavelismo
y hacer que con heroísmo
jure todo Americano,
eterna guerra al tirano,
guerra eterna al despotismo."*

En 1822, 1827, 1828, se repitió la práctica de adornarla con poemas o "transparentes", como se les decía, pues los rimados entusiasmos patrióticos estaban



El excelente encuadre fotográfico confiere aquí a la sencilla línea arquitectónica de la Pirámide una agradable esbeltez que realza sus valores evocativos.

escritos en grandes telas translúcidas iluminadas desde la parte posterior, que tornaba legibles de noche a los líricos despliegues. En 1831 se apeló a la prosa y se desdénó a Mayo para ensalzar un presente que ya comenzaba a ser odio y sangre. "Restauración de las Leyes" proclamaba, sintéticamente, uno de los "Transparentes". Es que las leyes caducaban y por eso había tanta jactancia en realizarlas. Después...

El pueblo en su torno

Pasemos por alto muchos años, como hemos saltado sobre aquél de



ya inspiró, en 1822, a Bartolomé Hidalgo su "Relación que hace el gaucho Ramón Contreras a Jacinto Chano de lo que vio en las fiestas mayas en Buenos-Ayres":

*"¡Ah, fiestas lindas, amigo!
No he visto en los otros años
junciones más mandadoras
y mire que no lo engaño.
El veinticuatro a la noche
como es costumbre empezaron.
Yo vi unas grandes colinas
en coronas rematando
y ramos llenos de flores
puestos a modo de lazo
colgados entre dos arcos.
El Cabildo, la Pirame,
la Recoba y otros lados
y luego la versería...
AL VEINTICINCO DE MAYO.
Después vinieron los juegos
y cierto que me quemaron.*

*Las danzas seguían en el trablado
y vi subir a un inglés
en un palo jabonado,
tan alto como un ombú
y allá en la punta colgando
una chuspa con pe-cias,
una muestra y otros varios
premios para el que llegase..."*

Y también:

*"Se vinieron acercando
los escueleros mayores
cada uno con sus muchachos,
con banderas de la Patria
ocupando un trecho largo;
llegaron a la Pirame
y al dir el sol coloriendo
y asomando una puntita,
¡Bratacán! los cañonazos..."*

¿Cómo nos gustaría poder continuar citando la vivacísima "trova" del buen gaucho oriental, precursor de tantos otros cantores gauchos... pero "Como ha de ser, padezcamos. A bien que el año que viene..."

El cetro de la patria

Pero en tanto vamos al 1852 de Caseros, y leamos la crónica publicada en "Los Debates", diario recién fundado por
(Continúa en la pág. 127)

1820 en que los caballos de los montoneros fueron atados a las rejas, de lo que en la jerga popular era tan sólo "pirame". Nos evitaremos así recordar que entonces no se exaltaban en su torno las ideas de Mariano Moreno, sino las pasiones de Juan Manuel de Rosas. Luego, el 25 de Mayo fue fecha olvidada o pretérita, pero el pueblo seguía reuniéndose en "su" día alrededor de ella, como consta en los cuadros de Charles Henri-Pellegrini, tal uno que la presenta con los "globos cautivos", los volatineros, los "palos jabonados" y las piñetas —además de las banderas, muchas banderas—, de los regocijos multitudinarios. ¿"Pan y Circo"...? Posiblemente... Pero también algo más auténtico, algo que

El "altar de la patria" en los días del Estado Libre, con las estatuas agregadas por iniciativa de Sarmiento y la asesoría de Prilidiano Pueyrredón. Detrás, el Cabildo abierto.





Señor CARLOS P. ANESI SU FALLECIMIENTO

EL señor Carlos P. Anesi, ex presidente del Automóvil Club Argentino, fallecido el 11 de marzo último, estuvo vinculado a círculos industriales, comerciales, deportivos, automovilísticos y turísticos del país y del extranjero.

Fue fundador de diversas entidades deportivas, entre las que pueden citarse el Club Atlético Eureka, Federación Argentina de Pelota, Club Sportivo Barracas, Federación Internacional de Pelota Vasca. Actuó también en carácter de presidente de la Asociación Argentina de Foot-Ball y como miembro del Jurado de este mismo organismo.

En 1932 ejerció la secretaría general de la Confederación Argentina de Deportes (Comité Olímpico Argentino), habiendo actuado años antes en carácter de prosecretario y prosecretario.

Ingresó como socio del Automóvil Club Argentino en 1929 y comenzó a actuar en la dirección del mismo en el año 1932, con el cargo de vocal suplente; dos años más tarde fue confirmado con el de vocal titular y en la renovación de autoridades inmediata (1936), designósele vicepresidente 2º. Dos años más tarde pasó a ocupar el puesto de vicepresidente primero, hasta que, en 1940, fue elegido presidente, cargo que desempeñó hasta el año 1955.

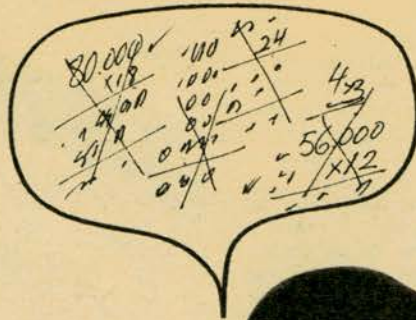
Representó al Gobierno Argentino en diversos congresos y conferencias, entre ellos, el Cuarto Congreso Panamericano de Carreteras, y Segundo Congreso Interamericano de Turismo, efectuados ambos en México en 1941; y en el Primer Congreso Interamericano de Turismo, en San Francisco (California), en 1939, y en el tercero, realizado en San Carlos de Bariloche (Argentina).

Presidente del Subcomité de Transportes y Comunicaciones del Comité de Exportación y Estímulo Industrial y Comercial del Ministerio de Agricultura de la Argentina en 1941, actuó ese mismo año también como Director Nacional de Turismo, del Ministerio de Agricultura de la Nación, cargo desempeñado hasta 1944. Interin, entre 1942 y 1943, fue designado presidente de la Comisión de Distribución del Caucho del mismo Ministerio, y, en 1942, como vicerpresidente del Comité Ejecutivo del Congreso Nacional de Turismo.

Fue autor del libro denominado "La Carretera Panamericana" y los dos complementos dedicados al análisis de la ejecución y financiación de estas rutas, y a su iniciativa débese la fundación, en 1941, de la Federación Interamericana de Automóvil-Clubs, organismo que agrupa a las entidades turísticas y automovilísticas de América, y del que fue presidente.

En 1939, el Gobierno de la República de Chile le acordó la distinción de Comendador de la Orden "Al Mérito".

Representó en el Comité Central de la Federación Internationale de l'Automobile y la Alliance Internationale de Tourisme, a las entidades automovilísticas y turísticas en Latino América, manteniendo, además, el cargo de miembro del Comité Ejecutivo de la primera de las asociaciones aludidas, siendo designado posteriormente vicepresidente 1º de la Organización Mundial del Turismo y Automovilismo (1950-1957), y vicepresidente de la Federación Internacional del Automóvil (1954-1957).



**BASTA
DE "HACER
PLANES"!...**



YA HAY UN

CITROËN

EN SU CAMINO!

con el NUEVO PLAN CONFIANZA!

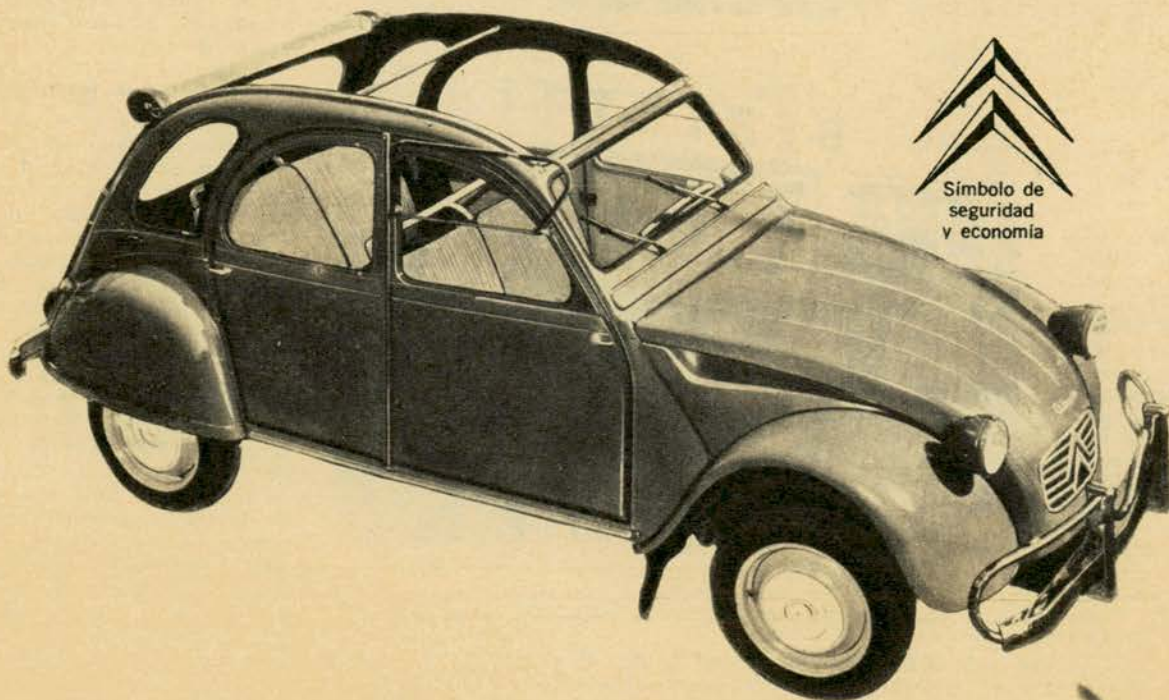
PRECIO FIJO Y PLAZOS LARGOS!... mínimo anticipo y seguridad para su dinero! Eso, es el **NUEVO PLAN CONFIANZA**, - un plan de excepcionales condiciones - que pone al comprador a cubierto de imprevistos, demoras y sorpresas!.. **EL NUEVO PLAN CONFIANZA** garantiza entrega a plazo fijo!

EL NUEVO PLAN CONFIANZA garantiza precio! **EL NUEVO PLAN CONFIANZA** le permite prever anticipadamente la compra de su **CITROËN**, mediante un sistema que excluye los anticipos elevados!.. que contempla las posibilidades de todo presupuesto!

"HAY UN CITROËN EN SU CAMINO". Llene y remita este cupón a **CITROËN ARGENTINA S. A.** - "SERVICIO COMERCIAL" calle Zepita 3220 - Buenos Aires. Sin ningún compromiso de su parte, recibirá la visita de una persona de nuestra Empresa, que lo escuchará e informará ampliamente sobre el **NUEVO PLAN CONFIANZA**.

NOMBRE Y APELLIDO
DIRECCION
LOCALIDAD
T. E.

R.A.C.



Símbolo de
seguridad
y economía

RESISTENCIA, capital de Chaco, tiene ochenta años de vida; podría decirse entonces que carece de pasado, pero el comentario estaría viciado de superficialidad. Porque la presencia de esta ciudad próxima al río Paraná, con su caprichoso trazado de brazos e islas que anticipa las creaciones del arte no figurativo, y a las puertas de la selva norteña, ilustra un capítulo más de los muchos que se escribieron desde que América es América; la conjunción de dos mundos para dar nacimiento a otro, el definitivamente americano, el nuestro.

A Resistencia, la selva chaqueña le recuerda de muchas maneras su vigilante proximidad: en sus industrias que nacieron de ella; en los rostros aindiados de sus niños lustrabotas o de los atareados obreros de la construcción, en la modorra de sus siestas, que en plena primavera se atreven a superar los 40 grados, derrotados en las casas por el aire acondicionado y los infatigables ventiladores. Pero no sólo aquí la gente ha ganado su batalla. Hay en las calles de la ciudad de moderno diseño, con sus cuatro avenidas cardinales, un dinamismo que Pettorutti captó en su mural "Empuje", recientemente donado a la Casa de Gobierno de la Provincia

RESISTENCIA

El ingeniero Carlos Larreguy hace entrega a la Casa de Gobierno en nombre del Fogón de los Arrieros, del mural de Pettorutti, Empuje.



Ernesto Sabato, Aldo Boglietti y el escultor Giangrando y su esposa junto a una de las estatuas instaladas en las calles de Resistencia, obra del mencionado artista.



por intermedio de "El Fogón de los Arrieros", e inaugurado el 6 de octubre último.

Pettorutti demuestra en su magnífico mural que el arte moderno es vital. Un haz de rayos converge hacia un punto provocando el desplazamiento de las sombras, que milagrosamente se transforman en masas

INTERI

Por
MARIA ANGELICA BOSCO

Para
AUTQCLU
Fotos
d
BOSCHETTI
(Resistencia)

de irradiación de luz. El interrogante de la lucha entre el primitivismo y la civilización, tan actual en el Noreste argentino, queda planteado, así, con una optimista visión de futuro.

Ochenta años fecundos

Esos ochenta años de vida de Resistencia han sido un tiempo laborioso, y la ciudad marca su ritmo en la edificación. La década del 60 se manifiesta en la nueva Casa de Gobierno, en el edificio en construcción de Previsión Social, en el de Teléfonos del Estado. El 1900, en cambio, es recordado en la vieja Municipalidad, la casa cuadrada de ladrillos blanqueados, sin estilo ni pretensiones, calco agrandado de algún viejo "puesto" de estancia rica. Entre ambas épocas están las casas de dos balcones con zaguán al medio y patio de plantas al fondo, y los chalets de tejado rojo con jardincito al frente.

En Resistencia funcionan algunas Facultades de la Universidad del Noreste, entre ellas la de Humanidades; el interés por las cosas de la cultura es evidente. El pueblo está en contacto con las manifestaciones más modernas del arte.



y baile, proyecciones cinematográficas, mesas redondas, conferencias. La lista de visitantes importantes del país y del mundo es innumerable. La consigna es muy simple: un molinete en la puerta de entrada "para que no pasen los animales" y una cuarteta escrita en la pared:

*"Si has de agregar una sonrisa al vino
y a la sal que te ofrece nuestra casa,
Detén pasajero tu camino,
Abre la puerta sin llamar y pasa".*

El nuevo espíritu del Chaco

Humor y calidez humana, éstos son los rasgos típicos del Fogón. Están presentes en las leyendas de las paredes, en los chistes de buena ley que salen al paso del visitante para que de todos modos "agregue su sonrisa al vino": el llamador de la casa de Sócrates; la auténtica gallina de los huevos de oro, un borrador con la advertencia "borre su pasado"; la colonia Sal-sipuedes, cementerio en broma en el fondo del jardín, cuyo humor es demasiado bueno para llamarlo negro; la Defensa antiaérea; la cota de malla del Toba Moisés Petchensky... y valga la lista de etc...

Además, curiosidades de auténtico cuño: una colección de máquinas de escribir, un gigantesco colmillo de marfil, frases firmadas por personajes argentinos

(Continúa en la página 104)

OGANTE y MILAGRO

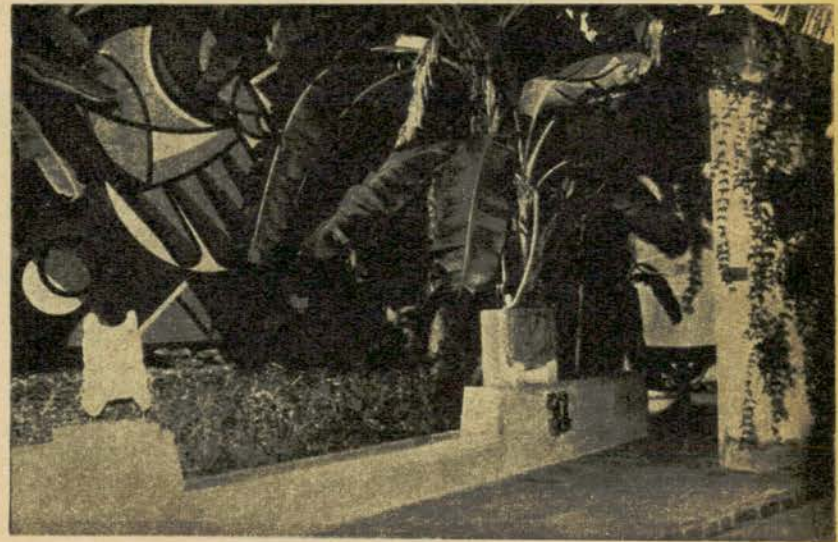
En la capital del Chaco hay una concepción moderna del sentido de educación estética. Se trata de llevar a la calle la obra del artista, y los pobladores, que muchas veces debieron dar un salto desde su selva sin edad definida hasta la ciudad del siglo XX, pasan respetuosos ante los murales de Monsejur, en uno de los lados de la plaza, en los que el sol y la cosecha de algodón han servido como motivos de inspiración constante, o ante las setenta estatuas, obras originales o copia de obras que llevan la firma de nuestros escultores más importantes, repartidas en las calles de la ciudad por iniciativa del Fogón de los Arrieros. Figuran entre los autores: Alonso, Badi, de Seni, Falcini, Fioravanti, Gerstein, Legulzamón Pondal, Perloti, Puig, Viola.

Qué es el Fogón de los Arrieros

He mencionado dos veces al "Fogón", y debo explicarlo; pero al Fogón de los Arrieros, como a todas las cosas "verdaderamente humanas" no se lo explica, se lo siente y se lo vive. No es una peña, ni un club, ni una institución; es "la casa de los amigos", porque ése es el espíritu que ha querido infundirle Aldo Boglietti, su creador, aunque él mismo se otorgue el título de peón y reserve el de capataz para el recordado Juan de Dios Mena, fallecido en 1954, cuyas tallas chaqueñas se exhiben en una de las paredes del hall.

La vida cultural de Resistencia parte del Fogón y converge hacia él. Lo visitan las personalidades de paso por Resistencia; los arrieros de la ciudad se turnan para atender el bar o para officiar de improvisados cocineros. En el salón de actos, que ocupa la mayor parte de la planta baja de la archimoderna casa construida por el arquitecto Horacio Mascheroni, (a través de cuyo ventanal admiramos en el pequeño jardín la preciosa escultura "Maternidad", de Noemi Gerstein), se celebran charlas, recitales de piano, canto

Frente del Fogón de los Arrieros en la calle Brown de la capital chaqueña. El mural es obra de Julio Vanzo. El molinete de la entrada tiene una leyenda explicativa: "Para que no pasen los animales".



Maria Fux, visitante del Fogón de los Arrieros ofrece un recital de baile. El Fogón recibe continuamente visitas de personalidades argentinas y extranjeras.



S. A. T. O.: UNA ORGANIZACION AL SERVICIO DE LA PROMOCION TURISTICA EN SUDAMERICA

SA. T. O. (South American Travel Organization), es una institución no comercial que tiene por objeto la promoción turística desde los EE. UU. hacia Sud América. Con el objeto de difundir en esta parte del continente la labor realizada por la organización, recientemente visitaron nuestro país los señores Roberto Booth, presidente de S. A. T. O. y gerente general de ventas de Braniff; William Bird, gerente general de ventas de Panagra; Eduardo Arrarte, presidente de Lima Tours de Perú; Herbert Buencristiano, presidente de Viajes Buemes de Uruguay; Albert Keenan, vicepresidente de Moore Mc Cormack y Marc Phillips, representante de Avianca en los Estados Unidos, todos ellos directores de la junta directiva de S. A. T. O. y a quienes acompañaron los señores de la revista New Yorker y director del departamento de Estadística de S. A. T. O. y Gordon Mc Edward Nettleton, vicepresidente Coun, gerente general de ventas para Sud América de Panagra y coordinador general de S. A. T. O. en Sud América. La gira abarca también Colombia, Ecuador, Chile, Perú, Uruguay, Brasil, Paraguay y Venezuela.

En una conferencia de prensa que se llevó a cabo en los salones del City Hotel, el señor Booth anunció que S. A. T. O. cuenta para su primer año de actividad con un presupuesto de US\$ 100.000, el cual será invertido en la promoción directa en los Estados Unidos.

S. A. T. O., comenzó su campaña en EE. UU. mediante publicaciones en revistas especializadas, sobre Sud América en general. Ahora se continúa publicando avisos de dos páginas, una de ellas dedicada a

Sud América y la otra a un país determinado. Mensualmente se envía por correo a 5.000 agentes de viajes de Norte América un boletín en colores dedicado cada mes a un país y con información general. En el próximo mes de mayo se hará un seminario que visitará las principales ciudades de los EE. UU., en donde profesionales del turismo hablarán a miles de empleados de las Agencias de Viajes y Empresas Transportadoras sobre las atracciones que ofrece Sud América. Este seminario se ilustrará con películas y folletos que S. A. T. O. está preparando. Co-

mo es de conocimiento general, las Agencias de Viajes de los EE. UU. no poseen en estos momentos ningún material sobre América del Sud. Este disertante agregó que esta campaña está dirigida a las personas y empresas que tienen en sus manos prácticamente todo el movimiento de turistas desde los EE. UU. hacia el exterior y que en dólares significa tres mil millones, de los cuales sólo un dos por ciento recibe Sud América.

Un servicio informativo de prensa es proporcionado quincenalmente a 1.000 periódicos de los Estados Unidos y Canadá, que entera a millones de lectores de los muchos atractivos que ofrece América del Sud a los turistas.

REALIZARASE EN MAYO LA VI VUELTA DE ARRECIFES

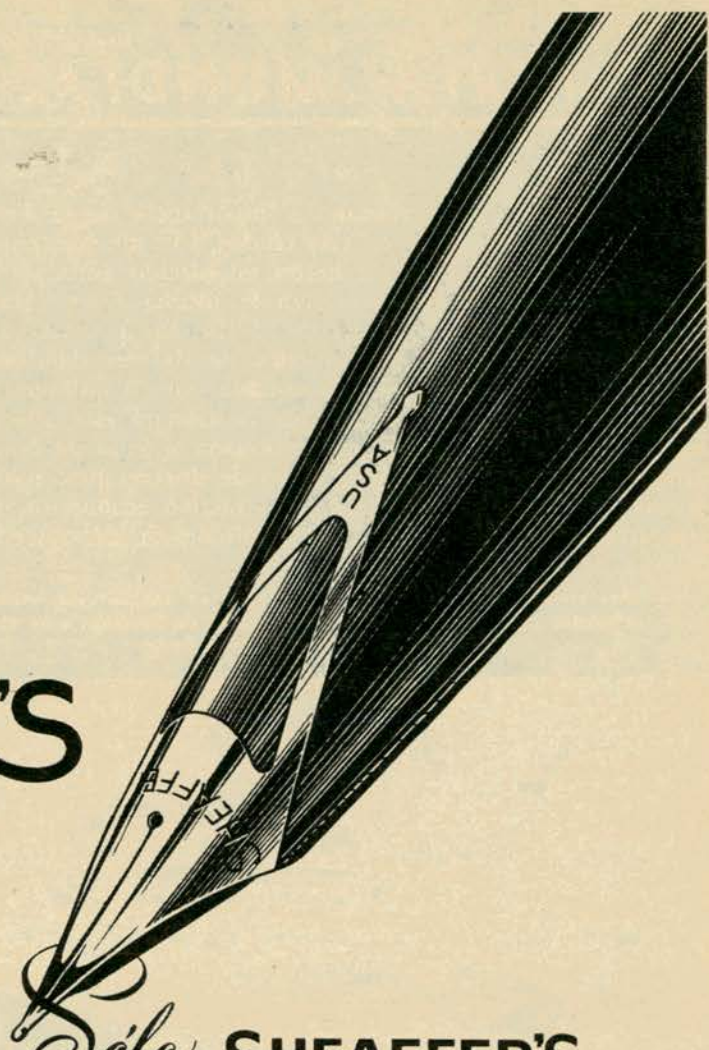
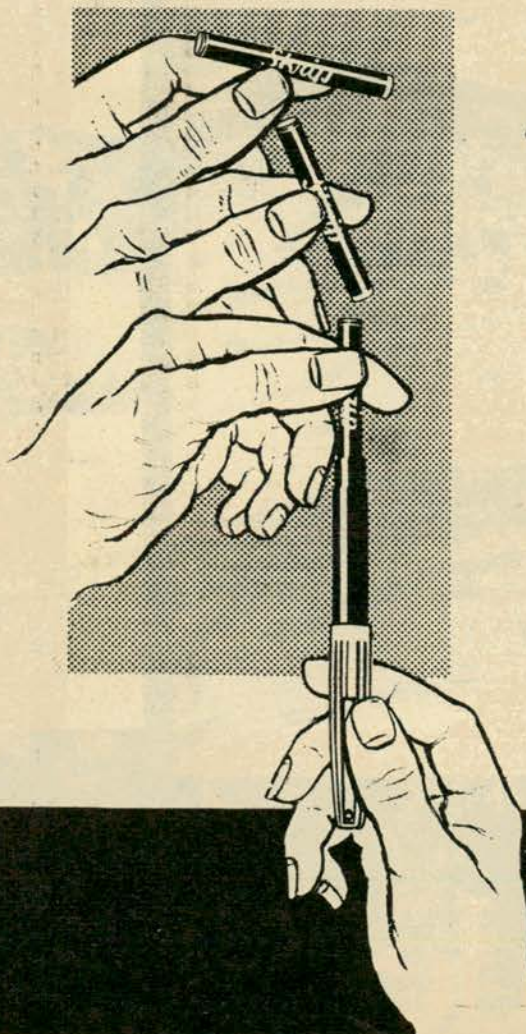
Conforme a la fecha asignada por la Comisión Deportiva Automovilística, la sub-comisión de automovilismo del Club Social Argentino realizará el 31 de mayo del corriente año la SEXTA VUELTA DE ARRECIFES, tradicional competencia de turismo de carretera, con puntaje para el Campeonato Argentino.

La competencia se llevará a cabo sobre el recorrido casi similar al de años anteriores, siempre tocando las ciudades de Carmen de Areco y Salto. La única modificación consiste en que se evitará el paso por el Barrio Obrero de Arrecifes, tomando por un camino cercano de tierra, con lo que la carrera ganará en atractivo y velocidad. El desarrollo de la competencia se hará, como es costumbre, en cinco vueltas.



GIRARD-PERREGAUX
Jerarquía en relojes desde 1791

Ud.
que es
hombre de
buen gusto
necesita
una
SHEAFFER'S
PFM



Solo **SHEAFFER'S**
tiene esta pluma!

El sistema de carga a cartucho
es rápido, limpio, cómodo.

El cartucho **SHEAFFER'S** lleva

Skrip

la tinta de mayor
venta en el mundo.

Packard Ralph Menzel, Ltd.
W.A. Sheaffer Pen Co.

LA FERIA MUNDIAL DE NUEVA YORK

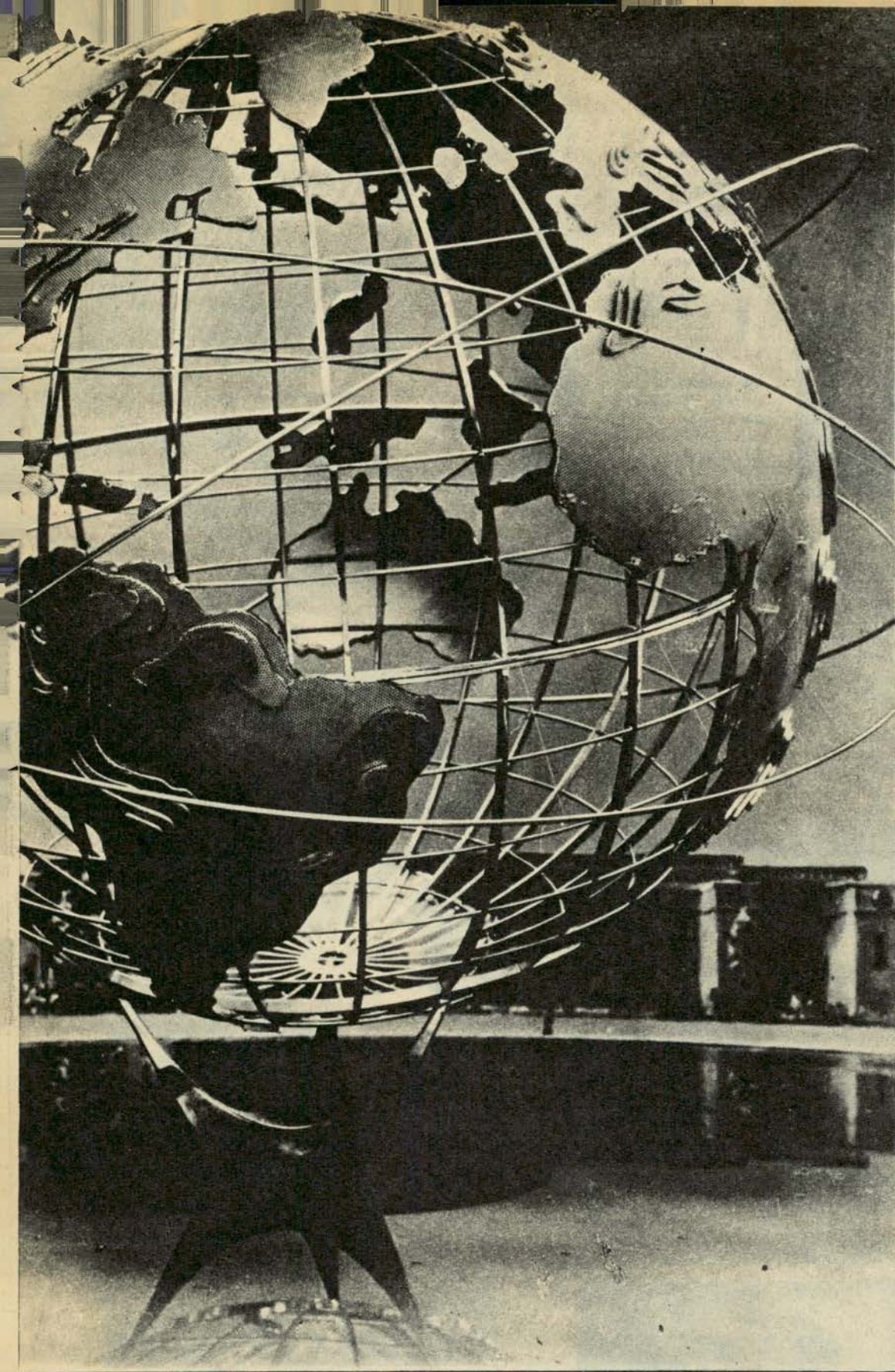
LAS razones que acentúan la importancia de la Feria Mundial que se acaba de inaugurar en esta ciudad, son muchas y muy diversas; una de ellas corresponde a un hecho establecido antes de la propia inauguración: que probablemente ésta será la última Feria Mundial que se realice en Nueva York. Mucho antes de abrirse sus puertas ya se habían vendido entradas por valor de 30 millones de dólares dándosele verosimilitud al pronóstico de que la Feria será visitada por 70 millones de personas durante los dos periodos de seis meses que funcionará este año y el próximo. Y la idea de que a la existencia congestionada y tensa de Nueva York se agregue tanta cantidad de gente en el curso de dos veranos, resulta simplemente pavorosa para la población local. El atractivo económico de que los visitantes que atraiga la Feria dejarán 6.000 millones de dólares en la ciudad, justifica

Una vista de las obras viaies que hubo que realizar con ensanches y nuevos accesos y salidas para los dos caminos principales de la zona, que se cruzan en la vecindad de la Feria.



Por
HORACIO
ESTOL
Para AUTOCLUB

Mucho de *HOY* y



El Unisferio, símbolo de la FERIA Mundial de Nueva York, con el que se expresa la unidad del mundo en el entendimiento y la paz.

el sacrificio que se le ofrece en perspectiva a su población, mientras la experiencia no indique otra cosa. De todas maneras se considera que la prueba será demasiado fuerte y es por eso que se descuenta que ésta será la última FERIA de ese tipo que se haga en la ciudad. Porque esta FERIA pertenece a un tipo especial: constituye, por sobre todo, un gigantesco espectáculo lleno de atracciones de todo tipo cuyo único inconveniente es, precisamente, su carácter gigantesco.

Los terrenos donde se ha construido la FERIA en Flushing —a 35 minutos de Manhattan en subterráneo— abarcan más de 250 manzanas donde se levantan tantas construcciones como para que se haya hecho una inversión global, por parte de los expositores, de 500 millones de dólares. La organización de la FERIA a su vez, invirtió una suma similar en la urbanización del paraje y en las obras de vialidad que se han hecho para facilitar el acceso del público. El resultado abrumador de esa obra

algo de *MAÑANA*

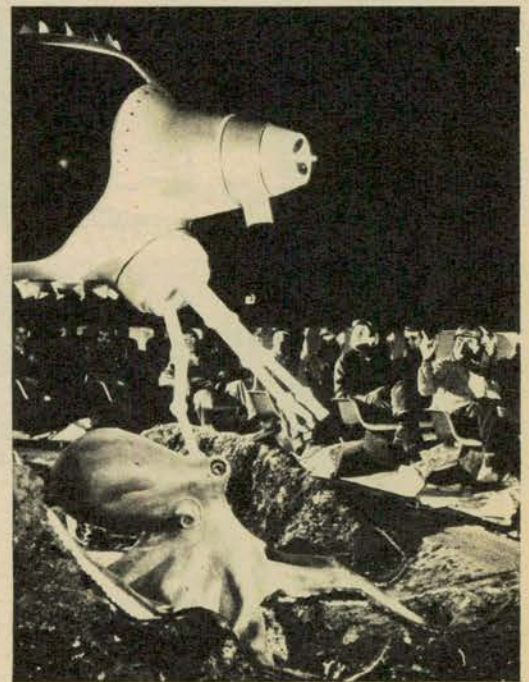
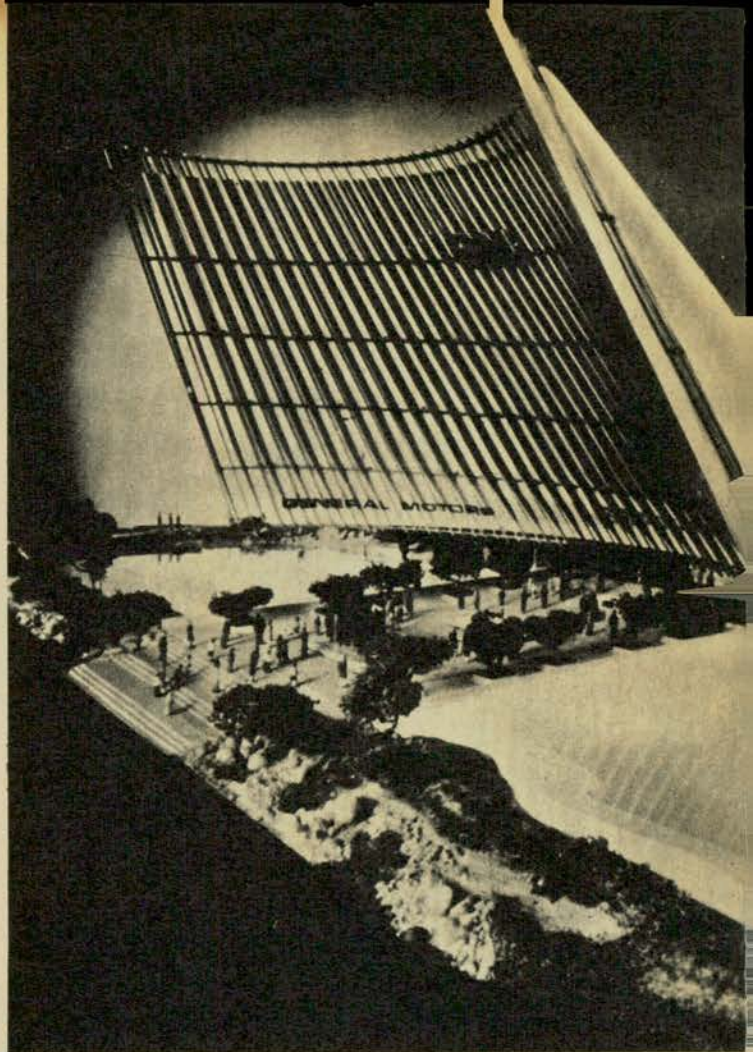


La sola apariencia del pabellón de la General Motors parece justificar que en la construcción y las instalaciones se hayan invertido 40 millones de dólares.

Un aspecto de la entrada del pabellón que, según se descuenta, será visitado por unas 100.000 personas de promedio diario.

enorme, es que nadie podrá ver la Feria de verdad si no la visita por lo menos diez veces, dedicando en cada oportunidad un día completo a la empresa, con un presupuesto de unos cien dólares por persona, como término medio. Proporcionalmente, la Feria da trabajo a 35.000 personas, demandó cinco años de construcción y tiene un símbolo, el Unisferio, que pesa 326 toneladas y llega a los 42 metros de altura y 36 de diámetro, un símbolo que como es una estilización del globo terráqueo, da la sensación de que

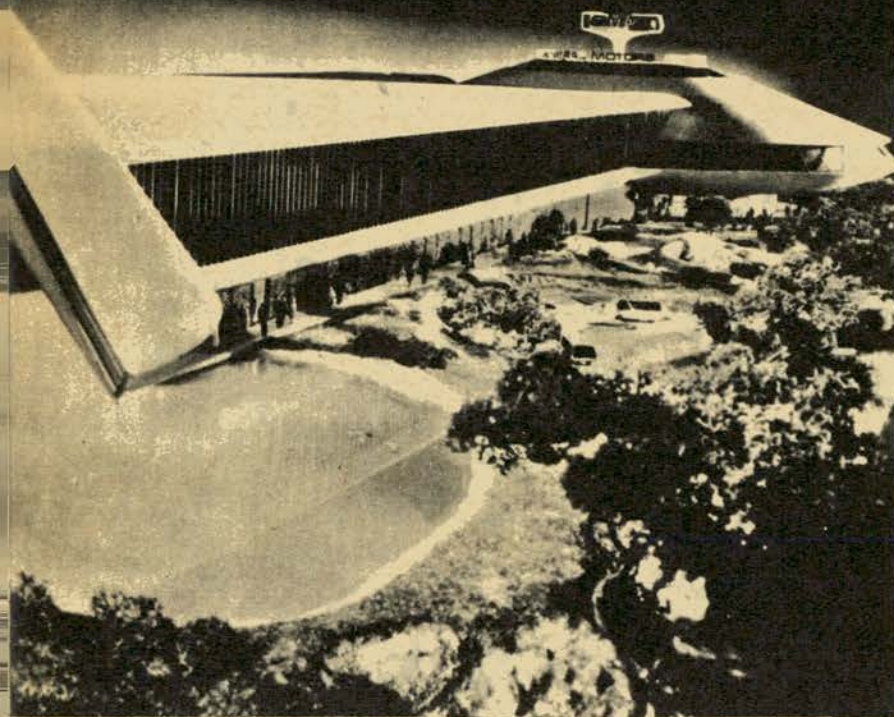
Un operario dándole retoques finales a un paisaje lunar que servirá de fondo a un aspecto de los que aspira a lograr el hombre en el espacio.



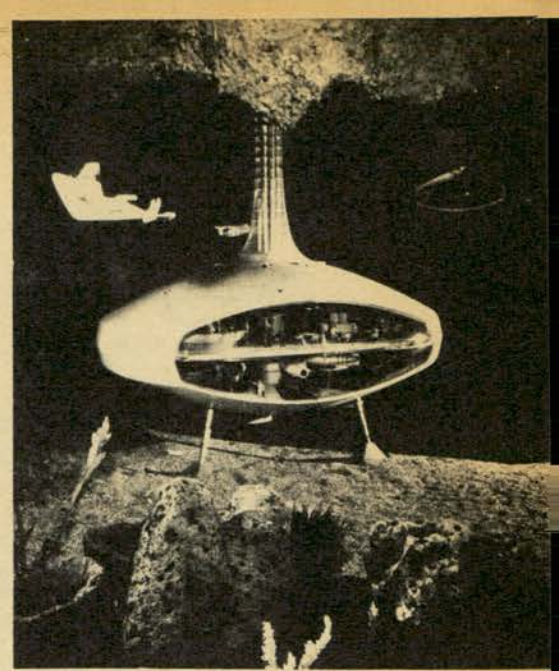
El público desfilará ante los espectáculos del Futurama en una platea móvil sobre la que da una clara idea el grabado, donde además se reproduce una escena submarina, con uno de los artefactos que en el futuro explorarán en el fondo del mar.



Aspecto fantástico de uno de los modelos de ciudades futuras, donde el transporte público se hará mediante las carreteras electrónicas que aparecen a la izquierda.



Según el Futurama, el fondo del mar será intensamente utilizado por las generaciones futuras que tendrán inclusive sus moteles para pasar los fines de semana conviviendo con fantásticos paisajes.



pabellón —entre ellos California, que es el segundo del país en importancia. Estas omisiones —determinadas fundamentalmente por pesadas cuestiones económicas— no alteran la fuerza que tiene el espectáculo general de la Feria, que sí tiene un sentido mundial impresionante en cuanto concierne a lo que en ella se refleja del mundo actual.

Ayer, hoy y mañana

Si hubiese que definir la experiencia que supone visitar esta Feria, diríamos que hasta ahora, nunca se había ofrecido un espectáculo de tanta

casi, casi, lo construyen de tamaño natural... Citamos estos detalles para documentar la afirmación de que lo más impresionante de esta Feria es su escala, poco menos que inhumana.

Inventario

La simple enumeración de todo lo que contiene la Feria demandaría varias páginas de texto. Pero se puede dar una idea general, sin embargo, anotando los aspectos más destacados.

Siguiendo un orden de importancia, deben señalarse en primer término diecisiete grandes pabellones de empresas americanas y dos pabellones generales, el Hall of Education y el Hall of Science; seguidamente está la sección Internacional con 36 pabellones y luego la de EE. UU. con 21 pabellones. A estos 76 pabellones de primera importancia se suman muchas docenas más, así como también se suman centenares de exhibidores —99 % americanos— en pabellones colectivos. Y el conjunto se completa con los lugares donde se ofrecen espectáculos, un circo, una pista para rompecoches, un espectáculo musical acuático en un anfiteatro con capacidad para 9.600 personas, un museo de cera, un parque prehistórico, 65 restaurantes, la mayoría con *shows*, etcétera.

El acento mundial de la Feria es fundamentalmente representativo. Hay diez pabellones europeos, cuatro de América latina, con uno que abarca Centroamérica y otro que abarca el Caribe, destacándose del resto como los más importantes, los de Japón y la India. El mismo carácter representativo le corresponde a los pabellones de EE UU., ya que están ausentes 24 Estados —los de Nueva Inglaterra se agrupan en un solo

Otro detalle de una ciudad del futuro donde, según los expertos, solamente las iglesias conservarán sus diseños tradicionales.



El pabellón de la Ford Motor Co. es otra obra multimillonaria levantada en confrontación directa con el pabellón competidor de la GM.



En estas tres etapas se demuestra cómo serán accionados eléctricamente los coches Ford que se utilizarán para presenciar el "Skyway", creado por Walt Disney, a quien se ve accionando uno de los controles.

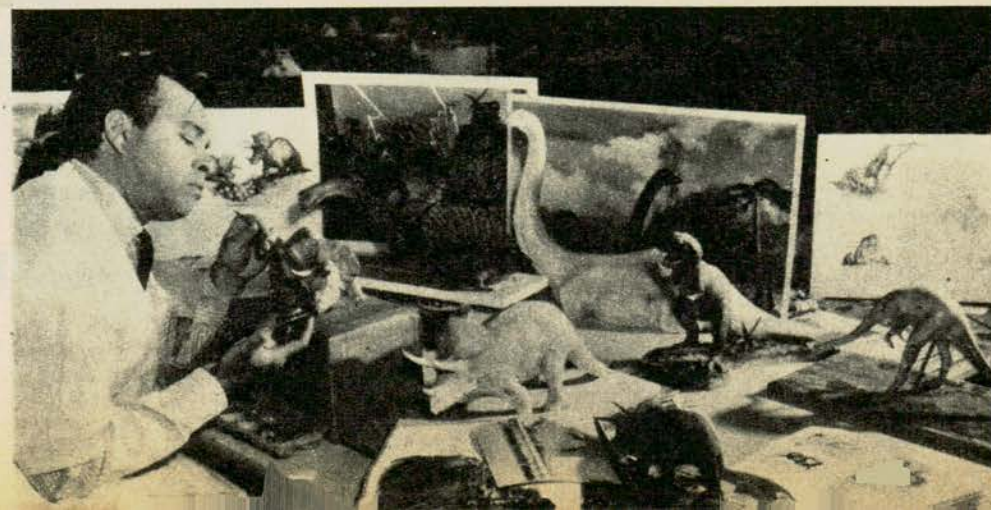


trascendencia y tan completo como éste, para dar al público una idea del pasado, el presente y el futuro de la humanidad, en términos del progreso.

Sin planeamiento alguno, en varios pabellones se repite con diferente dirección el mismo tema central de revisión del pasado, exposición del presente e indagación del futuro. Se ofrece, por ejemplo, un espectáculo de ese tipo concentrado en torno a la influencia que ha tenido el desarrollo de la química en la historia del hombre; de la misma manera, se expone un proceso semejante en lo que se refiere a la electricidad o respecto a todo lo que ha tenido que ver el gas con el progreso en el curso del último siglo, extendiéndose ese mismo enfoque a los transportes, las viviendas, la alimentación, etc. En todos los casos también, que es lo más interesante y sugestivo, se abre campo a los futuros progresos en los más diferentes aspectos de la vida, partiéndose de todo lo que se investiga en la actualidad para hacer esos anticipos con bases científicas y razonables.

Sin la menor duda, el aspecto más espectacular de este tema, que como decimos, es el que predomina en toda la Feria, se refunde en las exhibiciones que se ofrecen relacionadas con la industria del automóvil. Esto es fácil de entender si se aclara que los pabellones más impresionantes son los de esa industria, representada por la General Motors, la Ford Motor Co. y la Chrysler. Los dos primeros se destacan como los gigantes de la Feria en todos los aspectos que sea posible imaginar. Desde el tamaño hasta las inversiones y el tipo de espectáculos que en ellos se ofrecen, los colocan en

Un artista trabajando en los modelos que sirvieron para crear las fantásticas criaturas articuladas que forman parte del show que se ofrece en la Ford.





una categoría aparte muy lejos de los que puedan seguirlos en segundo lugar. Por esa razón y por la afinidad del tema con el carácter de AUTOCLUB, se justifica entonces, que concentremos nuestra atención en esos pabellones.

Segunda versión

El pabellón de la General Motors es el de mayor tamaño que hay en la Feria. Está instalado en un terreno de tres manzanas y media, en un costado de la Feria y en adecuada vecindad a uno de los caminos expresos más modernos de Long Island. En ese terreno se ha construido un modernísimo edificio de líneas revolucionarias que tiene 250 metros de largo y 60 de ancho, con el frente decorado por una estructura equivalente a diez pisos de alto. En el exterior, entre el techo y el piso de la sección principal del edificio, hay algo más de 13 metros de altura, aunque en el interior esa separación sea de 21 metros, porque ha sido construida bajo nivel para hacer posible el

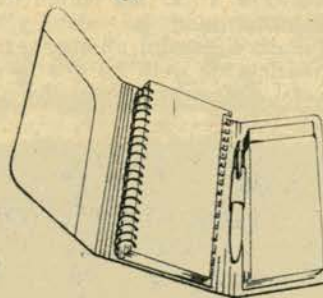
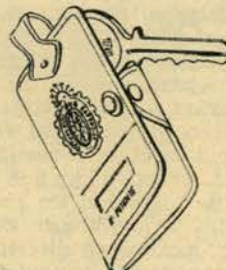
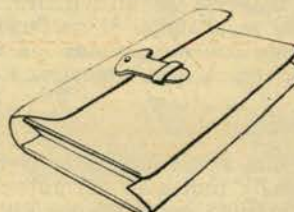


Uno de los técnicos de Walt Disney trabajando en los detalles finales de uno de los monstruos prehistóricos que animan el capítulo correspondiente al período más remoto del espectáculo que presenta el "Skyway".

espectáculo que allí se ofrece. Anotemos que la parte de atrás del edificio —como puede apreciarse en la foto correspondiente— está formada por una estructura circular de 75 metros de diámetro y tres pisos con 21 metros de altura, donde se ha instalado una exposición de los productos de la General Motors. Esta exhibición se complementa con la que se ha instalado en los jardines que rodean al pabellón, formada por la línea de industria pesada de esa empresa, es decir locomotoras, camiones, ómnibus y equipos para la construcción de caminos.

ARTICULOS PARA PROPAGANDA Y REGALOS CONFECCIONADOS EN TELAS PLASTICAS

Plásticos[®] EIFFEL



Agendas - Almanagues - Anotadores - Biblioratos - Billeteras - Bolsas para viaje - Carpetas en cualquier tamaño, con aparatos simples y automáticos, o con aletas internas - Carteras para mozo - Chequeras - Estuches - Fundas de todo tipo: para libros, biblioratos, máquinas de escribir y calcular, ventiladores, etcétera - Indices telefónicos - Llaveros - Monederos - Plastificación de carnets, contratos, fotos, hojas, etc. - Porta carnets - Porta cédulas - Porta cupones de viaje - Porta documentos en todo tipo (gran surtido para obsequiar al pasajero) - Portafolios - Porta pasaporte - Porta pólizas - Sobres transparentes: para lista de precios y fotos, en tela suiza y nacional - Tapas para Guía Telefónica y Guía Verde

TRABAJOS ESPECIALES

•
SOLICITE LISTA
DE PRECIOS

•
ENVÍOS DE
MUESTRAS
Y PEDIDOS
AL INTERIOR
CONTRA-
REEMBOLSO

FABRICA Y VENTAS:

GUATEMALA 4416

T. E. 71-5862
BUENOS AIRES



Una de las extraordinarias reconstrucciones que forman parte del cuadro que se ofrece en los Jardines Internacionales

En el centro del edificio, en la estructura que envuelve la construcción bajo nivel se encuentra el Futurama, que es en realidad la segunda versión de ese espectáculo —de verdad aumentada y corregida— que ofrece la General Motors. La primera se conoció hace 25 años en ese mismo lugar, cuando allí se levantó la Feria Mundial de Nueva York en 1939... La mejor manera de explicar qué es el Futurama actual es diciendo dos palabras sobre lo que fue el Futurama de hace un cuarto de siglo: simplemente, un anticipo de lo que hoy nos rodea. Los caminos expresos como el que ahora corre junto a la Feria se anticiparon en el Futurama de 1939, de la misma manera que se anticipó el perfeccionamiento mecánico de los automóviles y, por efecto asociado, todas las transformaciones que el automóvil iba a determinar en la vida americana.

De aquí a 1989

De la misma manera, el actual Futurama de la General Motors anticipa ahora las cosas que, dentro de la industria del automóvil y sus derivados, se verán en 1989. La única diferencia entre los dos Futuramas es que mientras en el anterior se ponía todo el acento en el futuro de la vida americana, el espectáculo actual envuelve al mundo entero...

El público se instala en sillones para tres personas, provistos de auriculares en el respaldo para cada una de ellas. Luego esos sillones se ponen en movimiento, de dos en fondo para iniciar un recorrido de unos 800 metros —en dos niveles— que durará alrededor de 15 minutos. Y el Futurama es el espectáculo que se ofrece durante ese recorrido, mediante modelos y reconstrucciones que gracias a efectos luminosos especiales, cobran un realismo impresionante: en la práctica, lo que se ve tiene el aspecto de lo que muestra la ventanilla de un avión un par de minutos antes de aterrizar, en lo que se refiere a las proporciones. El espectáculo en sí, por supuesto, sólo se puede ver allí... porque se alternan los paisajes lunares con la presencia del hombre, la Antártida conquistada, el fondo del mar habilitado para uso de la humanidad, las selvas y los desiertos urbanizados, y las ciudades del futuro electrónicamente eficientes y asépticas... Todo esto se ve con abundancia de detalles que le dan verosimilitud a la vida humana en el fondo del mar o en la Luna y a las supercarreteras y



En los talleres de Walt Disney un operario retoca una de las figuras animas que reconstruyen la fisonomía de uno de los antepasados del hombre.



Otro aspecto de la fabricación de pitecantropus erectus, con los que Walt Disney dará a conocer un nuevo tipo de figuras animadas que él denomina "audio-animatronics".



La Fuente Lunar

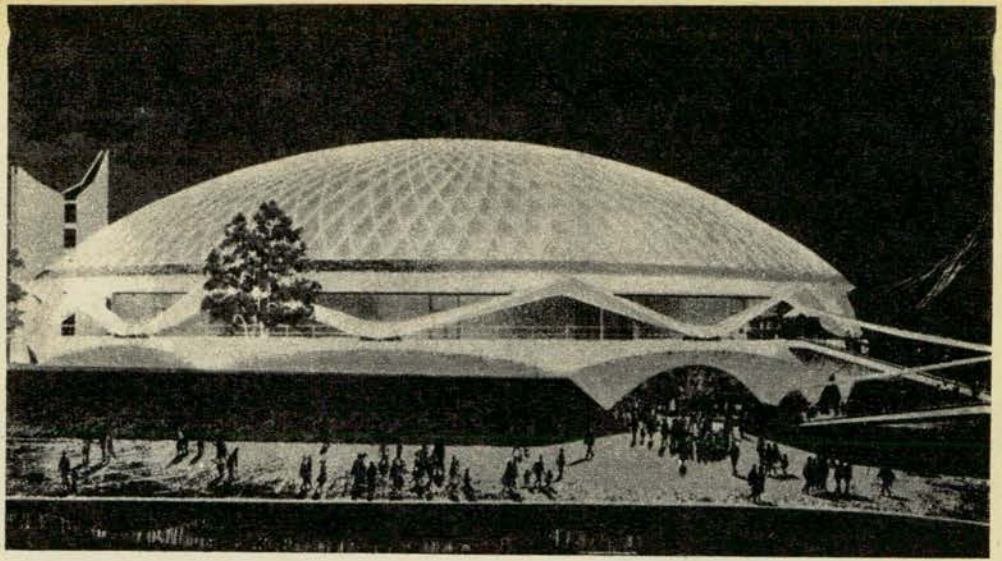
General Electric

a los nuevos medios de transporte que ya están en el plano de las posibilidades teóricas...

Se puede sacar una conclusión de todo eso, diciendo que la fantasía que está en juego en el Futurama es limitada y que, tarde o temprano, todo lo que allí se ve será realidad, aunque la gran cuestión es si, efectivamente, estamos sólo a 25 años de ese mundo. Hay un antecedente al caso, para tenerle confianza al Futurama. En 1939, entre las predicciones que se hicieron figuraba la del crecimiento de automotores en Estados Unidos, anticipándose que para 1960 circularían en el país 38 millones de camiones. Era un pronóstico fantástico y falló porque los 38 millones de camiones estaban circulando doce años antes de lo previsto, en 1948...

Dimensiones

El pabellón de la Ford Motor Co. con más terreno, casi cuatro manzanas, tiene un edificio de 150 metros de largo y siete pisos de altura. La entrada, con 64 pilones de 33 metros cada uno, que de noche se utilizan para presentar una catarata luminosa, anticipaba con su aspecto desusado, el desusado espectáculo que allí se ofrece. Esto se comprenderá con más facilidad si se aclara que la Ford contrató a Walt Disney para organizar ese espectáculo. Se inicia en la rotonda, donde hay once reproducciones en miniatura de diferentes lugares del mundo en diferentes épocas, alternando la civilización maya con el imperio romano, los castillos del Rhin, ruinas aztecas, poblaciones de pescadores de Malasia, fuertes africanos, iglesias francesas, granjas dinamarquesas... Después de este paraje, que se denomina los Jardines Internacionales, está la galería animada de la historia del automóvil, la sala de los espejos infinitos donde se exhibe uno de los Ford modelo T en una inmensa multiplicación de

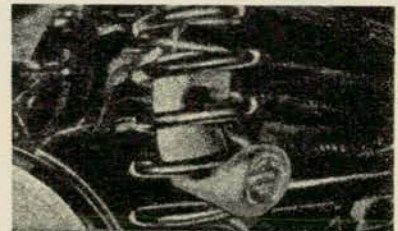


MILES DE USUARIOS LO CERTIFICAN

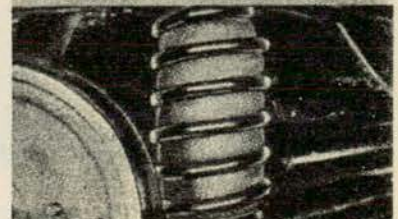
LOS REFUERZOS NEUMATICOS DE SUSPENSION TENAIRE

Aseguran al AUTOMOVIL o PICK - UP

- Más estabilidad
Mayor seguridad
Frenaje sin balanceos ni cabeceos
Menos rotura de espirales y elásticos
Suspensión ideal
Más vida del amortiguador
Mayor capacidad de carga
Marcha ideal en cualquier camino



No hay que quitar piezas



Si su mecanico o agente de la zona no los tiene dirijase a sus fabricantes.

Solicite folletos demostrativos

El espiral vencido rinde como uno NUEVO

- Se ofrecen para CHEVROLET 60/63, PEUGEOT 403/404, BORGWARD, CHEVROLET 39/48, PACKARD, STUDEBAKER y otras marcas con ESPIRALES HELICOIDALES

SOCIOS DEL A. C. A. Y GREMIO AUTOMOTOR, DESCUENTOS ESPECIALES

FABRICA Y DISTRIBUYE

TENAIRE S. R. L. T. E. 86 - 4945

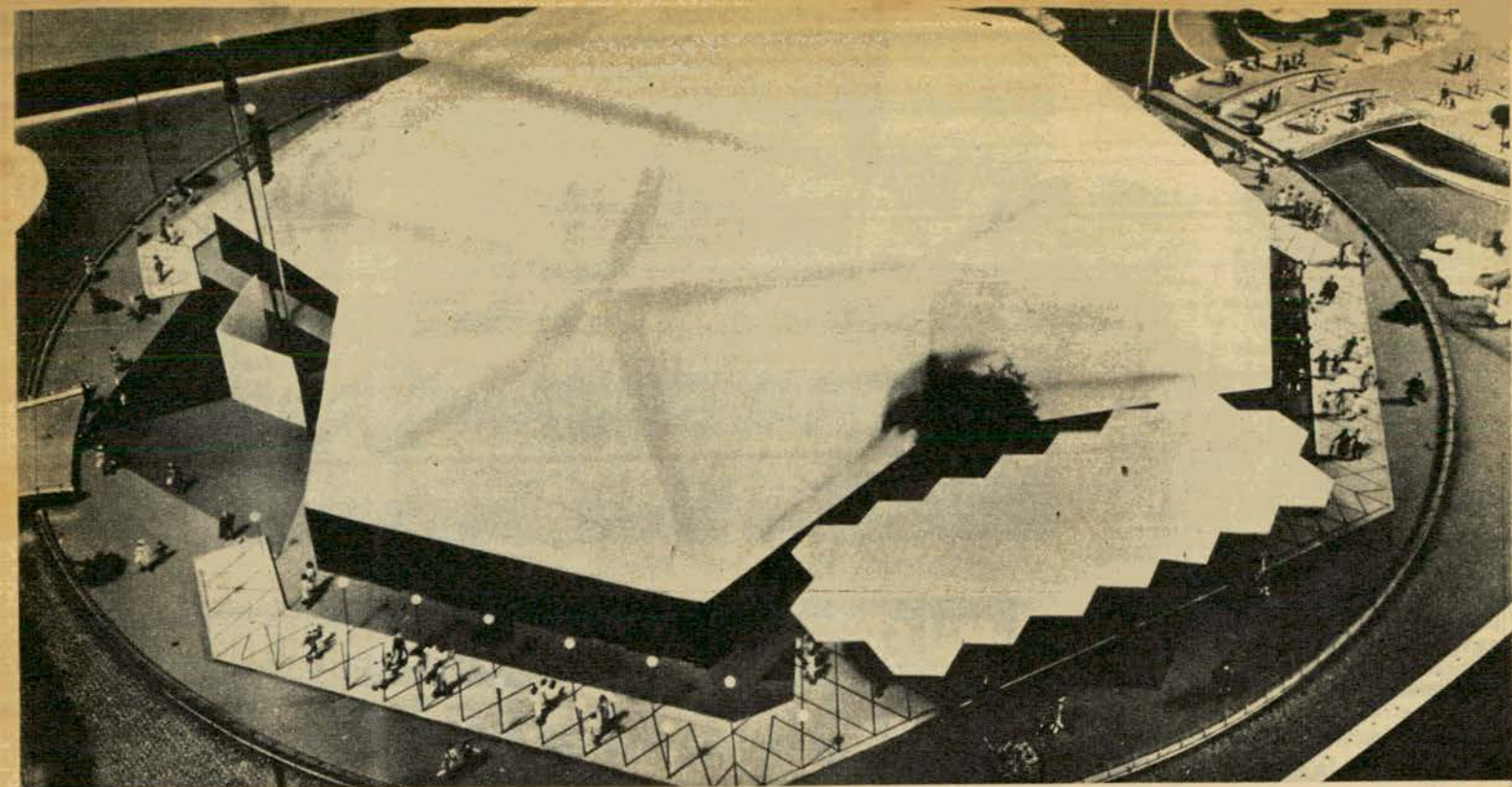
YATAY 1038

REFUERZOS NEUMATICOS PARA SUSPENSION

Quedan zonas disponibles - Escribanos y se beneficiará

Port of New York Authority





Un aspecto parcial del pabellón de la Chrysler en el que se ve la isla principal que, con otras cuatro, forman el conjunto.

imágenes, y la exposición denominada "Cinco Décadas de Progreso" —1910-1960— con retratos de todos los hombres que se destacaron en el curso de ese medio siglo.

Inmediatamente está el punto de partida del "Magic Skyway" que se puede definir como un viaje que hace el visitante a través de los "túneles del tiempo". El público hace ese viaje en coches Ford que, en la primera parte del trayecto, aunque avanzan a seis kilómetros por hora les dan a los pasajeros la sensación de correr a la velocidad del sonido cuando entran a esos túneles. Ese viaje —que es el espectáculo y dura unos doce minutos— se inicia en el pasado, entrando a una región poblada por monstruos prehistóricos. Luego, las erupciones volcánicas preceden a la aparición del hombre en nuestro planeta, cuya historia inicial se va desarrollando... Con seria preocupación científica se resume velozmente el despertar de la inteligencia humana y el espectáculo va aproximándose hasta nuestro tiempo para pasar en seguida a la Ciudad del Futuro. Allí, adecuadamente, el viaje termina ofreciéndose a los visitantes una exhibición donde se les ilustra sobre los avances que hace la Ford en el terreno de los computadores, la tecnología del espacio, nuevas fuentes de energía, nuevos materiales, e ingeniería del futuro...

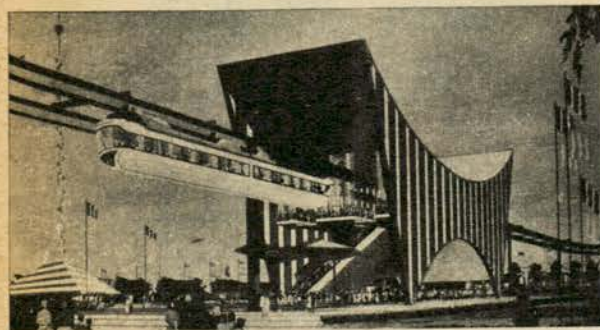
Todo este espectáculo culmina finalmente con la exhibición de los coches que se denominan "automóviles de sueño" y que esa compañía ha construido especialmente para ser presentados en la Feria.

El motor transitable

En menor escala, el pabellón de la Chrysler Corporation aporta, sin embargo, una de las exhibiciones más curiosas de toda la Feria. El pabellón se denomina Pentastar, y está formado por cinco islas, unidas entre sí por puentes, que se encuentran en un lago artificial. Cada una de esas islas es el símbolo de una de las principales actividades de la compañía, destacándose principalmente la que está destinada a la especialidad de ingeniería. En esa isla se ha reconstruido en material —cemento, acero y plástico— un motor de automóvil corriente en una escala tal que el público entra al motor como puede



Bell System

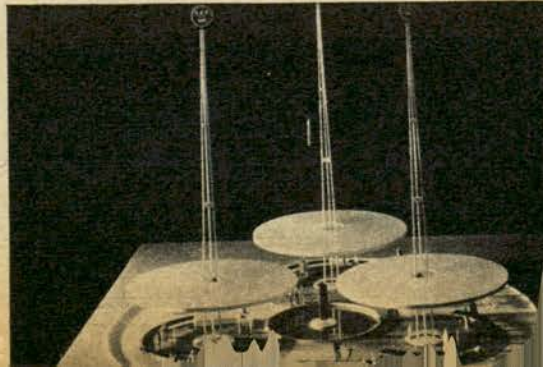
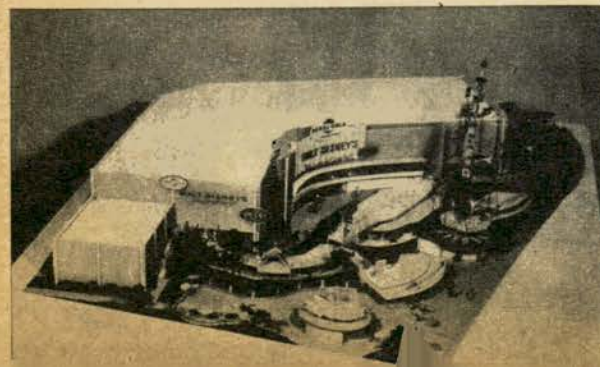


Monoriel

Pepsi-Cola

Westinghouse

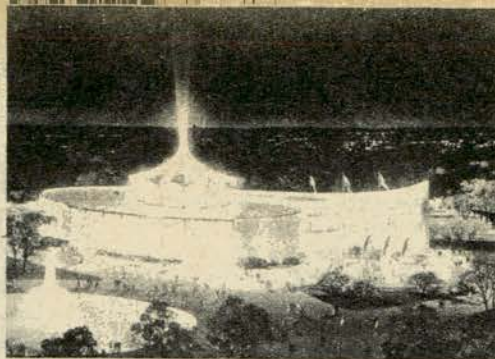
Festival del Gas





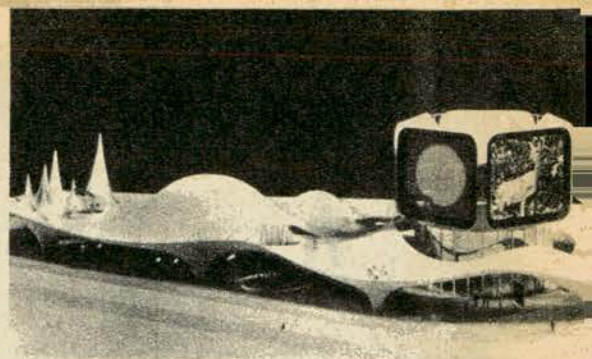
Coca Cola

entrar a un edificio cualquiera, recorriendo todo su interior y entrando en el contacto más íntimo imaginable con su estructura interna... También en el caso de la Chrysler, como en los otros dos, el público es informado sobre todos los aspectos de la fabricación de esos automóviles y demás productos de la misma compañía, agregándose igualmente a la exhibición los modelos especiales que representan posibilidades para el futuro de la industria del automóvil.



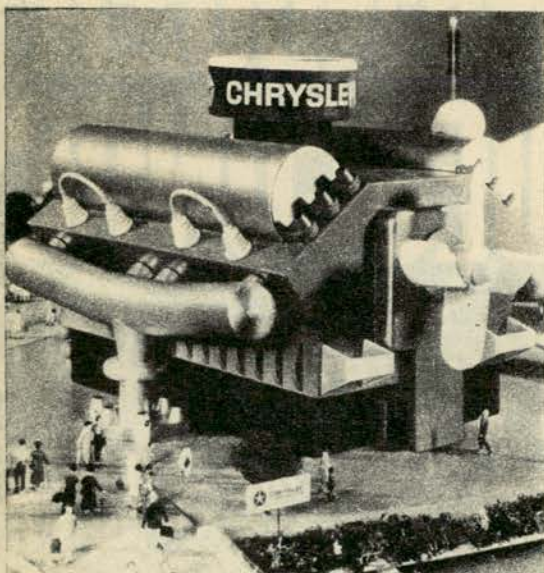
Vaticano

prender fácilmente el problema que señalamos al principio, cuando hablamos del gigantismo del espectáculo. El balance dice que escribir sobre la Feria es tan difícil como verla, salvo que se escriba



Eastman Kodak Co.

una cantidad desproporcionada de palabras. Aunque igual resulte tan complicado describirla como verla, según el lector lo habrá podido comprobar al llegar al final de este artículo.



En una de las islas se presentará este motor gigantesco de 30 metros de largo, 21 de ancho y 16 de alto al que el público podrá entrar para ver, como nunca se pudo ver hasta ahora, un motor por adentro.

Si el lector tiene en cuenta que hemos hecho un resumen muy general de la Feria y que luego nos hemos referido superficialmente a sólo tres del centenar de pabellones que la integran, podrá com-

Du Pont





METAL-DEN®

ajusta su motor a 0 km!

EFFECTO INMEDIATO!

- Se echa la **TABLETA Nº 1** en el tanque de combustible y en 20 km. descarboniza totalmente el motor en cilindros y válvulas.
- A los 100 km. se echa la **TABLETA Nº 2**. Le devuelve la compresión normal de su motor de inmediato!
- A los 500 km. eche la **TABLETA Nº 3** y le suprimirá el consumo de aceite totalmente.
- A los 1000 km., la **TABLETA Nº 4** le continúa ajustando el motor hasta los 30.000 km.



METAL-DEN
ES UN BUEN NEGOCIO!
Su costo se recupera en el AHORRO de combustible y de aceite en 1.000 km.

REMITA ESTE CUPON Y RECIBIRA COMPLETA INFORMACION TECNICA SIN COMPROMISO

FABRICANTE Y LICENCIADO EXCLUSIVO EN ARGENTINA

auto-den
S.A.

CARLOS PELLEGRINI 27 - 10º PISO - BUENOS AIRES - TEL. 37-6870

(ZONAS DISPONIBLES)

INDUSTRIA ARGENTINA



METAL-DEN
AJUSTA SU MOTOR A 0 KM!

Señor Director Técnico
AUTO-DEN S. A.
C. PELLEGRINI 27 - BS. AS.

Sírvase enviar completa información técnica del producto **METAL-DEN** sobre el siguiente vehículo:

MODELO AÑO

KILOMETRAJE CONSUMO DE ACEITE EN 1.000 KM.

NOMBRE

DIRECCION

LOCALIDAD

PAIS

LA

fama de Mendoza descansa en su complejo vitivinícola. Al hablar de ellas se visualizan los verdes viñedos, las bodegas de fluyentes vinos, los montes frutales, las huertas. Aparecen, también, las torres de sus pozos petrolíferos y algunas chimeneas que sugieren inquietudes industriales. Es interesante acotar que en Mendoza se dan las más densas poblaciones rurales de la Argentina, acogidas al beneficio del cultivo intensivo, caro y de gran intervención humana. La tetrapotamia mendocina, de escasa agua de superficie, beneficiase con el creciente aporte de los pozos que recuperan caudales hídricos subterráneos, cuyo conjunto rinde tanto como uno de sus cuatro ríos de aguas disciplinadas.

La gran actividad mendocina se concentra en los oasis de alimentación fluvial. Posiblemente un 85 % de los 850.000 habitantes que pueblan la provincia se agitan dentro de estos oasis, donde están implantados sus centros urbanos. En Mendoza existe, en parte, un agro de características tan complejas que resulta difícil, dentro de las normas aceptadas, encasillarlo como integrando lo rural o como núcleo urbano. Lo cierto es que hay lugares de chacras cuya densidad de población iguala al de adelantados países europeos. Descendientes de italianos y españoles emulan sus afanes de viñadores, fruticultores y hortelanos. Se advierte en ellos el afán de maquinizarse, de transformar su medio rural en núcleo urbano.

Los ríos mendocinos aportan caudales hídricos tan míseros que pueden ser comparados con arroyos del litoral, excepto en las tan grandes como efímeras crecidas. De aquí que se genere la lucha por la posesión de la gota de agua con diques de distribución, canales matrices y sus derivados, ramas, hijuelas y acequias, que disciplinan y aquietan las aguas torrentosas hasta entregarlas en dulcedumbre al surco benéfico y, al fin, hacerlas asomar, ya agónicas, al desagüe para el vecino predio. Hay en este familiar manejo de las aguas un connubio del hombre con la tierra domada. La estepa huraña, sedienta, entregó al hortelano sus gredales para ser fecundados por las nieves licuadas del Ande paterno.

La historia de Mendoza adquiere vibración febril a partir de 1880 con la próxima llegada del Ferrocarril Andino, inaugurado por Roca en 1885. Tocada por la vara mágica del transporte ferroviario apareció, fuerte y creadora, en el gran escenario nacional con el vuelco de sus vinos a los sedientos agricultores del litoral y la pampa. Una Mendoza renovada después del sismo del 61, con nueva afluencia de sangre europea, se agregó a las provincias dinámicas de la Argentina. Su potencia económica, su empuje industrial, fue rector en la región de Cuyo, como lo había sido antes en las directivas políticas.

Sin embargo, tiene Mendoza su muy vulnerable talón de Aquiles: es la inmensa estepa llanista del naciente y el inhóspito macizo montañoso del poniente. La Real Cordillera del Ande, como la llamaron los españoles, ocupa una vasta extensión que, aparte de los escasísimos altiplanos habitados (Uspallata, por ejemplo), no ofrece al hombre asilo permanente. Hay "potreros" andinos de veranada e invernada, especialmente al sur, pero todo ello es de escasísima importancia. El Encón de Tupungato es una feliz excepción... La áspera realidad es que Mendoza, integrada por cuatro oasis, reunidos en dos por la unión Mendoza-Tunuyán y Diamante-Atuel, se ahoga dentro del huraña abrazo de la estepa



RADIOGRA DE LA MENDOZA DESCONOC

EN EL AZOGADO
ESPEJO DE LA
REALIDAD SE DESTACAN
SUS DOS
TELURICAS PRESENCIAS

Por
JUAN DRAGHI LUCERO
PARA AUTOCLUB

Esta anciana, en la que vemos
la supervivencia
de alientos teluricos hoy desaparecidos,
con sus cien años de edad
es contemporánea de la pequeña capilla.

La Capilla del Rosario
y a su lado el camposanto antiguo,
de origen colonial,
con algunas cruces labradas a cuchillo.

FIA

IDA



llanista y el pétreo macizo andino. ¡Agua! ¡Agua!, claman los gredales y peñascales; pero el Padre Ande, con ser altísimo y anchuroso, no atesora caudales para calmar tanta sed. Los ríos andinos son miserables lágrimas de la piedra fría; al bajar al llano se consumen en la boca del río embozalado...

El origen europeo de la mayoría de la población mendocina, la contemplación de su paisaje mayoritario, la creciente inmigración boliviana y el aporte de gente norteña, todo ello configura una cuasi esotérica realidad de antiguo aliento, de voces que vienen de lo hondo, de lo telúrico de una América milenaria, de reservas andícolas... Mendoza es la expresión más austral del antiguo avance del Tahuantinsuyu, el pueblo de los altiplanos humanizados. La capital de Mendoza fue fundada el 20 de marzo de 1561 por Pedro de Castillo, quien realizó únicamente el acto jurídico al emplear su fundación sobre un pueblo indígena ya existente Huantata—, con sus hoy provechosos canales de riego, y al resguardo de un fuerte —el Caubabante—, el más austral del Incario. Aparentemente Mendoza escara al grillete aquietador de lo norteño por su clima templado y sano, por su posición austral, por la composición de su sangre de origen europeo. Sí, todo nos habla de inquietudes progresistas de Occidente; pero está ahí, aullante, la realidad esteparia de los llanos de la sed y la omnipresencia vertical del Ande inhóspito. Mendoza es un pequeñísimo oasis enclavado en el corazón de la hurañez desértica, que señorea en más de un 96 % de su territorio de 151.000 kilómetros cuadrados. En el azogado espejo de la realidad se destacan dos presencias mendocinas: la tan pequeñísima como dinámica y la tan extendida como soñolienta. En la primera sobresale la faz occidental creadora y dinámica; en la segunda, el aquietado alentar indiano, sumiso, tardo, contemplativo...

Das palabras sobre la Mendoza aquietada: este año de 1964 celebra su primer centenario la histórica Capilla del Rosario, que levanta su silueta humanística de adobes blanqueados cerca de la estación de La Resurrección del F.C.N.G.B., a un kilómetro al sur del límite con San Juan sea del río homónimo. Para llegar a este sencillo y tocante monumento mestizo y criollo conviene apelar al ferrocarril. Las huellas que parten desde Mendoza y de San Juan son tan penosas que sólo las vencen los camiones, los jeep y las "estancieras".

Levántase esta Capilla en lo que fue el borde más alto de las lagunas del Rosario, conectadas con las Huanacache. Fue reconstruida, en parte con materiales de la anterior, destruida por el terremoto del 61. Los vecinos laguneros apostaron con los del pueblo de Lavalle a quiénes reconstruirían primero su Capilla y, —¡ganaron los laguneros!—. Esto demuestra el poderío económico de los pescadores, puesteros y agricultores de aquella zona, hoy completamente abatida por la falta de agua.

Los turistas que sientan inquietudes un tanto fuera de moda; los que anechezcan ver de cerca las agrídulces realidades del pasado; los que ansien verificar que la dinámica Mendoza mantiene restos del mestizaje colonial; los que duden de la trasmisante influencia norteña en su expresión más austral; los que se inquieten por ahondar en la supervivencia de alientos telúricos de urdimbre indígena; los que quieran ver "algo exótico", pueden concurrir este año a las habituales fiestas de la Virgen del Rosario, que culminarán el primer domingo de octubre próximo, y que esta vez serán más concurridas por cumplir 100 años de vida la solitaria Capilla, otrora centro del vecindario y punto de reunión, el más celebrado, de las festividades de la Virgen del Rosario.

Al lado de la Capilla está el camposanto antiguo, de origen colonial, con algunas cruces labradas a cuchillo. En su extremo noroeste se alza el "árbol de la justicia", añoso algarrobo ya con pocos verdores, en cuyas ramas es fama que se "colgaba" a los malhechores y hombres de vida irregular.

En este "habitat" huarpe y posteriormente mestizo, florecieron manifestaciones originales que hacen



El "capillero", al que vemos rodeado de su numerosísima familia es el silencioso custodio de una reliquia que en octubre de este año cumplirá cien años de existencia.

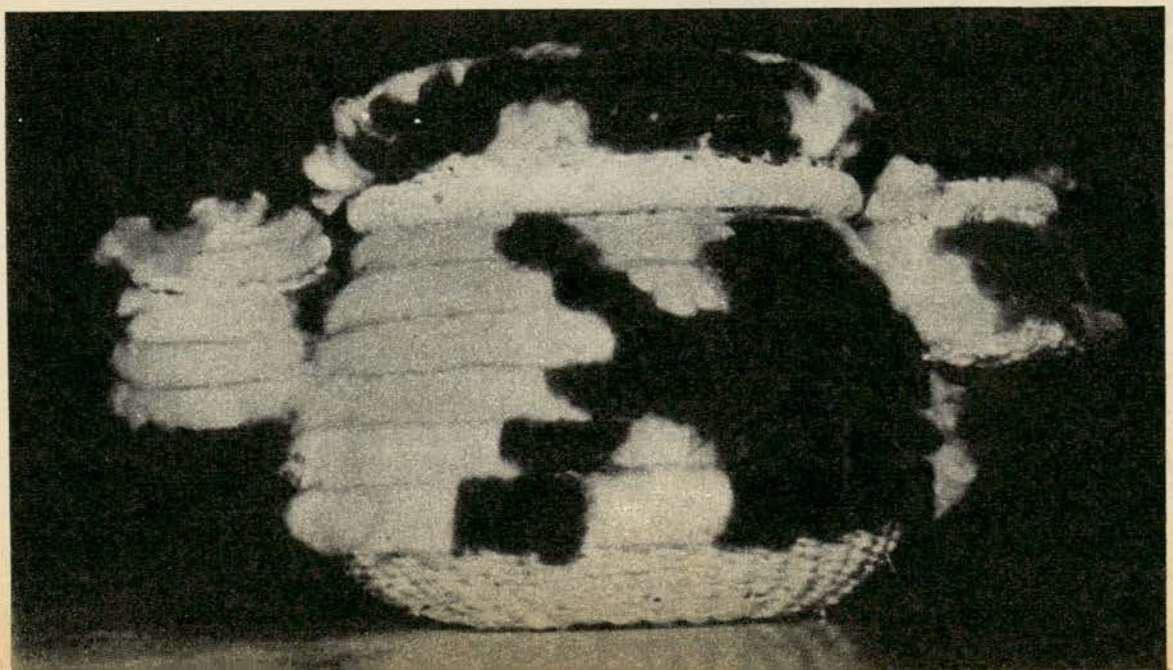
a la intimidad de lo realmente cuyano. Dos ríos —el Mendoza y el San Juan— volcaban allí sus caudales y esas tierras, hoy inhóspitas, rindieron trigales con los que surtieron de harina a Buenos Aires.

Con hondura histórica y folklórica puede sostenerse que en estos lugares de antiguas lagunas se aposentó "en propiedad" la pasión cuyana. Allí convergieron sanjuaninos, puntanos y mendocinos a labrar el misterio de la cuyanidad, cuyos restos pasionales aún se refugian en San Juan.

Si se pidiera a Mendoza que concurriera a la Exposición Universal del Arte Autóctono, no podría exponer allí sus celebrados vinos ni ninguna de sus modernas industrias. Tendría que ahondarse, ahondarse en su escondida intimidad; en la búsqueda fatigosa y entrañable de sus olvidadas raíces y... se apreciaría a esta tocante Exposición con ¡el Canastillo de Huanacache! Esta olvidada manifestación de artesanía de los vecinos de la Capilla del Rosario mereció de los cronistas coloniales juicios de admiración, tales como: "...su hechura pide proligidad y flema... tejidos tan fuertes y apretados que aunque los llenen de agua no se sale... y como no se quiebran aunque caigan al suelo, duran mucho y son de estima, particularmente las curiosidades que de ellos hacen para varios usos y tejidos con diversos colores". Todavía

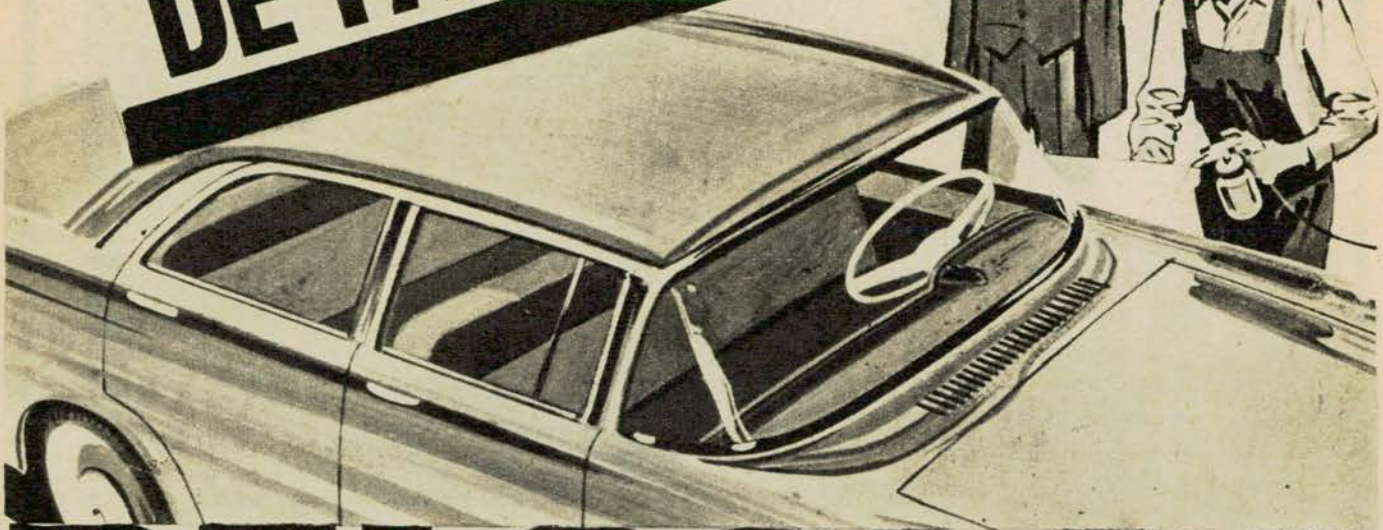
queda alguna mujer que teje estos canastillos de paja del lugar, adornados con motas de lanas teñidas, de lejano gusto mestizo. Lo curioso de esta supervivencia huarpe es que lleva una escondida reaparición pagana de Pachamama. Las mujeres dedicadas a esta artesanía preguntan al que les encarga un canastillo: "¿Con cuántos hijitos los quiere?". Porque, adosados al ventrudo canastillo van dos, tres o más "hijitos", que reproducen la forma de "la madre". ¡Nadie sabe que es una representación de la multipara Madre del Cerro en su función sagrada e inmortal de perdurar "en los múltiples".

El célebre
"Canastillo
de Huanacache"
supervivencia
del extinguido
pueblo
indígena huarpe
y representación
de la
madre del Cerro



Resultado "químicamente seguro":

**ACABADO
DE FABRICA**



BELCOLAC

PINTURA NITROCELULOSICA

BELCOLAC es la pintura químicamente segura. La que siempre permite lograr trabajos "a nuevo", tanto en la pintura general del coche, como en los retoques. En todos los casos, BELCOLAC "se luce" con netas ventajas: no se corre, rinde mucho más y dura... dura... ¡y dura! ¡Por "algo" la prefieren los grandes fabricantes de automóviles del mundo!

CALIDAD GARANTIZADA POR



EMPRESA QUIMICA DE PRESTIGIO MUNDIAL

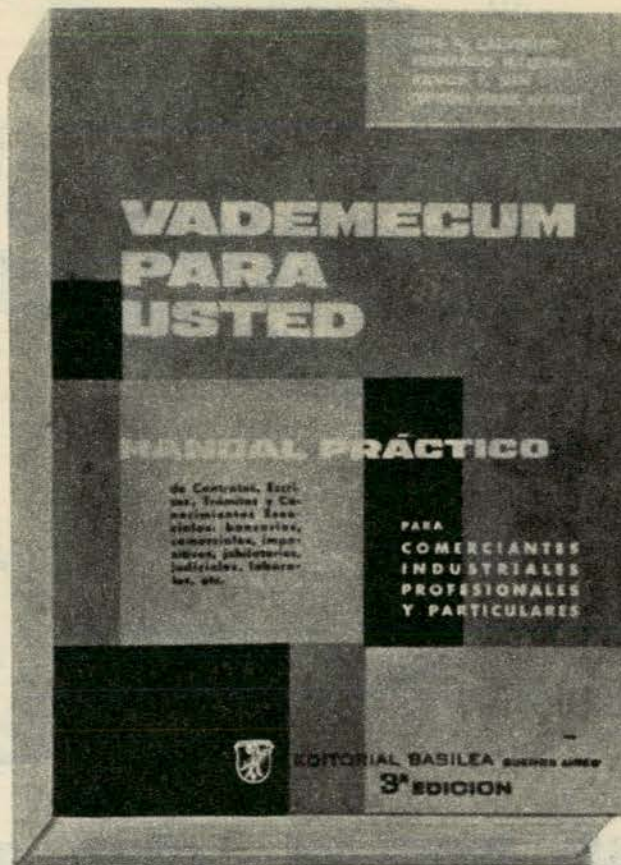


Viene en 72 modernos colores. Para mejores resultados, conviene usarla con masillas, antióxidos y demás productos DUPERIAL.

un "gerente comercial" de **461** páginas!

Soy el Presidente de la
Compañía Comercial Americana y tengo
en mi escritorio, siempre a mano este
formidable libro VADEMECUM PARA USTED.

El es mi constante consultor,
en materia de organización y trámites
comerciales de la más diversa índole;
es lo que podría llamar sin exagerar
mi verdadero Gerente Comercial de bolsillo.



TODA LA INFORMACION ESTA RIGUROSAMENTE AL DIA

Una verdadera enciclopedia de CONTRATOS, ESCRITOS, TRAMITES, FORMULARIOS y CONOCIMIENTOS ESENCIALES BANCARIOS, COMERCIALES, IMPOSITIVOS, JUBILATORIOS, JUDICIALES, LABORALES ,etc., fruto de la experiencia profesional de los autores.

Todos!.. COMERCIANTES, INDUSTRIALES, PROFESIONALES, EJECUTIVOS, PARTICULARES, tendrán en este libro un asesor permanente, un secretario perfecto...; a su disposición en todo momento!

Sírvanse efectuar el envío, a la dirección que
va al pie, de ejemplar(es) del libro
VADEMECUM para USTED. Adjunto giro-cheque

Nº c/Banco
por mSn a vuestra orden

NOMBRE
CALLE Nº
LOCALIDAD

PEDIDOS DEL INTERIOR AGREGAR \$ 40.-
PARA GASTOS DE ENVÍO PRECIO DEL
LIBRO \$ 900.

EDITORIAL BASILEA S. R. L.
LAVALLE 1523 - 2º P - BUENOS AIRES

T. E. 45 - 8143





Tome un cordón (para tela de cubiertas) que es más fuerte que el acero...

Combinelo con miles de aristas de seguridad en la banda.

Resultado: la Super-Cushion de Goodyear, más fuerte por dentro, más segura por fuera.

Por dentro: el cordón 3-T protege contra reventones, combate el peor enemigo de la cubierta: el calor.

Por fuera: la banda antideslizante, con caucho Tufsyn, dura más, frena más pronto.

La Super-Cushion será el mejor amigo de su tranquilidad.

PARA SEGURIDAD: NINGUNA OTRA CUBIERTA ESTA HECHA COMO LA SUPER-CUSHION DE GOODYEAR

Esta es la respuesta de Goodyear al calor, los golpes, el desgaste: la cubierta Super-Cushion. Está hecha con armazón de cordones 3-T, peso por peso más fuertes que el acero. Está hecha con un diseño antideslizante, con miles de aristas de agarre. Y está hecha con caucho Tufsyn, exclusivo de Goodyear, más fuerte que cualquier otro caucho para cubiertas. Por estas razones, la Super-Cushion de Goodyear es una cubierta totalmente más

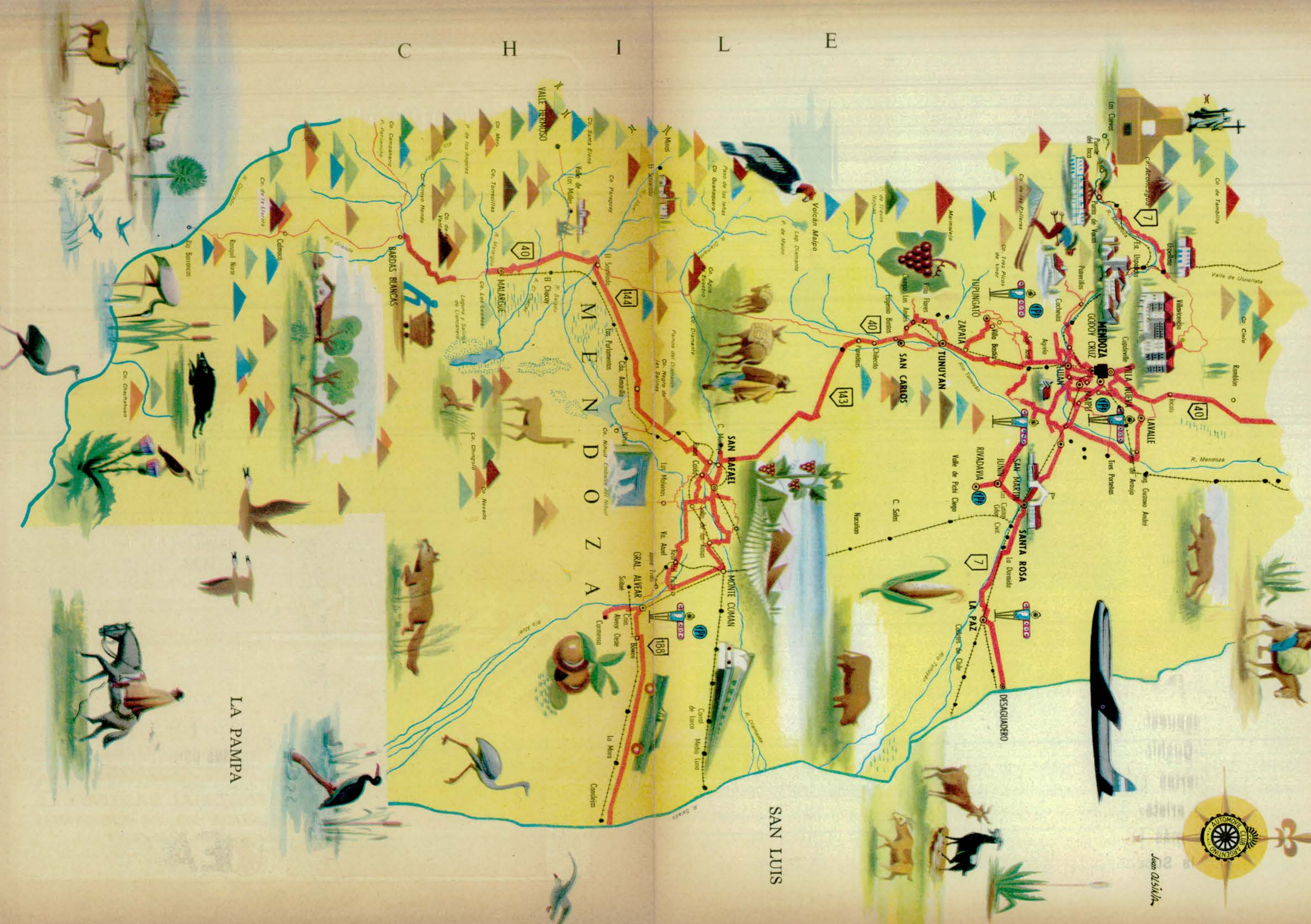
segura, más durable, que da al automovilista confianza... y economía. Visite al revendedor Goodyear. Cuando se trate de cubiertas para su auto, piense en la seguridad de su familia: compre Goodyear.



SAN JUAN



Juan D. S. M. A.



SAN LUIS

LA PAMPA

C H I L E

HAGA TURISMO CON AUTO CLUB

RECOSTADA sobre la parte más elevada de la cordillera de los Andes, que domina el Aconagua, coloso de América, se extiende la privilegiada tierra mendocina, cuna de gloriosas páginas de la historia patria. Gravitó excepcionalmente en la liberación de América, no sólo con su sangre generosa, sino también con la espontánea contribución de todos sus bienes.

Mendoza, la tierra del sol y del buen vino, es una de las provincias argentinas de más firme evolución económica, por el aprovechamiento racional de sus recursos naturales y el desarrollo de sus industrias, y es de las que en mayor grado disfrutan de una naturaleza privilegiada. Su panorama es múltiple. Está integrado por imponentes cordilleras de nieves eternas, inmensas llanuras, caudalosos ríos, interminables viñedos, frondosos bosques frutales, to-

do ello ligado mediante un dédalo de carreteras de más de 4.700 kilómetros de extensión, gran parte de ellas pavimentadas y maravillosamente sombreadas por añosas arboledas.

Mendoza ofrece al turista sus tradicionales lugares de atracción: la ruta internacional a través de Uspallata, Las Cuevas, y Cristo Redentor, con sus emocionantes caracoles; el recorrido a la vera del río Mendoza hacia Cacheuta, Potrerillos y canchas de esquí; tradicionales poblaciones como Luján, Tunuyán, Chacras de Coria, Tupungato y muchas otras; sus establecimientos termales de primer orden, como Villavicencio, Cacheuta, Puente del Inca, Los Molles, etc. A las visitas a lugares históricos, bodegas, fincas, se une también el atractivo de la cadena de balnearios populares, entre los que sobresalen por su magnitud el de la ciudad de Rivadavia y el de La Riojita, en Tunuyán. Asimismo, asume cada vez mayor despliegue la caza y la pesca. Existen en Mendoza numerosos pesqueros naturales y creados con la siembra de alevinos en numerosos ámbitos adecuados. Este esfuerzo se ha traducido en los éxitos obtenidos por aficionados en numerosos lugares de la provincia con magníficos ejemplares de pejerrey, carpa o trucha criolla, trucha arco iris y otras especies, que han encontrado condiciones ideales para su propagación.



La garganta del río Mendoza en Cacheuta, donde se encuentra la toma de agua y usina del establecimiento termal del mismo nombre.

En esa zona de clima incomparable todo es realzado por la majestuosidad de sus montañas

20 circuitos compendian las bellezas de MENDOZA

Por
GUSTAVO A.
GUERRERO

Especial para
AUTOCLUB

Fotos del autor

Ilustró
JUAN OLSINA



El clásico camino mendocino. Sombreado por añosos álamos esta ruta atraviesa la Colonia Las Rosas, productora de manzanas en gran escala.



Camino de entrada a la ciudad de Rivadavia, capital del departamento del mismo nombre. Es uno de los municipios más cuidados y posee en sus alrededores los viñedos más grandes del mundo.

Sólo debemos formular una advertencia a los que se aprestan a visitar Mendoza. Los hoteles son insuficientes para contener el caudal humano que se vuelca en verano, circunstancia que se agrava durante el período que comprende la Fiesta de la Vendimia. Aconsejamos a los interesados reservar con la debida antelación las comodidades a que están habituados, para lo cual es conveniente consultar la gafa hotelera que anualmente edita el Automóvil Club Argentino.

Para tener una visión panorámica completa de la primera provincia cuyana, hemos concretado la necesidad de dividir en una forma racional las diversas zonas de ese Estado argentino. Ofrecemos así a la elección de nuestros lectores veinte circuitos que comprenden prácticamente todo el territorio mendocino. En ellos podrán apreciarse los testimonios de su glorioso pasado histórico, la maravillosa obra del hombre con la erección de prodigiosas fuentes de riqueza y

la incomparable belleza de los panoramas cordilleranos. En todas partes se encontrarán suficientes motivos de atracción, ya sean históricos, geológicos, industriales o simplemente agrícolas, que colmarán la admiración de los más exigentes turistas.

Para poder ofrecer a los lectores de AUTOCLUB un panorama rigurosamente actualizado de la provincia de Mendoza, personal especializado de esta revista efectuó los veinte circuitos a que hacemos mención, realizando un relevamiento completo de todas aquellas informaciones que puedan ser útiles para el turista, además de la correspondiente documentación gráfica.

La ruta a Mendoza

En diversas oportunidades AUTOCLUB, proporcionó detalles completos de la ruta 8 y su continuación, la 7, en dirección a las provincias de Mendoza, San Luis y Córdoba. Por dicha causa consideramos innecesario, en este caso, repetir el mismo itinerario, por lo que hemos decidido iniciar las indicaciones que puedan ser útiles al turista en la ciudad de Villa Mercedes, San Luis, que corresponde al kilómetro 716 de la ruta nacional 7, que es la continuación de aquella, en la dirección de Mendoza.

En la provincia de San Luis y en Mendoza la ruta 7 ha sufrido diversas rectificaciones, y que sólo en la provincia de San Luis han significado un acortamiento de alrededor de treinta kilómetros. Por esa causa se está actualmente en la tarea de colocar los mojones en sus nuevos lugares, pero como ese trabajo no está terminado se presta a confusiones de distancias. Por nuestra parte el kilometraje lo indicaremos teniendo en cuenta los mojones colocados en sus nuevos lugares y el registro de nuestro automotor.

728,5 VILLA MERCEDES. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en 25 de Mayo y Ayacucho. Tel. 1312. Con la rectificación del camino se puede eludir la entrada a esta ciudad y seguir directamente el viaje hacia la ciudad de San Luis. Pasado el puente de acceso a la ciudad de Villa Mercedes se seguirá sobre la ruta nacional 7, cuyo mojón indica en ese lugar el N° 716.

717 Camino a Villa Dolores y acceso a Villa Mercedes.

718 Gomería.

729 Almacén.

730 Puente río Cuarto, en curva.

753 Fraga. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.

762 Acceso a estación Granville.

799 Estación de servicio. Gomería. Restaurant.

803 Puente río Chorrillos (angosto). Acceso a La Toma y El Volcán.

804 Chorrillos. Estación de servicio Almacén. Bar. Empalme con la ruta N° 20 a Cruz de Piedra, El Volcán, Potrero de los Funes, etc. Seguir al frente por la ruta 7.

808 Puente angosto sobre vías férreas. Entra a la ciudad de San Luis. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Avenida Quintana y Constitución. Tel. 1188. Se cuenta con toda clase de comodidades.

810 Empalme camino a San Francisco del Monte de Oro y Villa de la Quebrada.

811 Empalme camino a San Francisco del Monte de Oro.

812 Empalme camino a San Juan por Ruta Nacional N° 147. Está pavimentado alrededor de la mitad de su recorrido.

813 Barrio San Martín. Paso a nivel con guardabarrera. Policía Caminera.

825 Pescadores. Agua. Paso a nivel sin guardabarrera.

839 Balde. Establecimiento de aguas

termales. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Cruce camino a las termas de San Gerónimo. Acceso Salinas del Bebedero.

840 Paso a nivel.

841 Puente angosto.

850 Almacén.

858 Chosmes. Almacén.

871 Alto Pencoso. Restaurant.

882 Jarilla. Taller mecánico. Bar. Paso a nivel.

885 Paso a nivel.

902 Acceso al puente sobre el río Desaguadero, en reconstrucción.

Provincia de Mendoza

903 Arco de entrada a la provincia de Mendoza. Acceso a la estación Desaguadero. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.

921 Bosquecillo para descanso.

928 Paso a nivel en curva.

935 La Paz. Estación de servicio del

- Automóvil Club Argentino. Teléf. A.C.A. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 970 Paso a nivel.
- 971 La Dormida. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 978 Gobernador Cívil. Estación ferroviaria.
- 986 Las Catitas. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 997,5 Santa Rosa. Combustibles. Taller mecánico. Gomería.
- 1012 Almacén.
- 1013 Almacén.
- 1020 Alto Verde.
- 1026 Ingeniero Giagnoni. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 1039 Libertador General San Martín. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso a Junín y Rivadavia.
- 1046 Paso a nivel.
- 1050 Palmira. Estación de servicio. Ta-

- ller mecánico. Gomería. Restaurante. Paso a nivel.
- 1051 Puente río Mendoza.
- 1054 Barcala. Combustible. Bar.
- 1060 Fray Luis Beltrán. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 1061 Paso a nivel.
- 1064 Rodeo del Medio. Estación de Servicio.
- 1066 Pedregal.
- 1073 Rodeo de la Cruz. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Acceso a Maipú y Lavalle. Adoptar el nuevo acceso a Mendoza hacia la izquierda por Carril La Purísima.
- 1081 Villa Nueva de Guaymallén. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 1083 Mendoza. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Avenida San Martín y Amigorena. Teléfono: 14920.

Circuito N° 1

CIUDAD DE MENDOZA. La capital de la provincia cuenta con los atractivos de una urbe moderna. Sus calles sombreadas por frondosas arboledas y sus clásicas acequias le otorgan una fisonomía inconfundible. Dispone de numerosos lugares de diversión y casino.

En la ciudad se podrán visitar los siguientes lugares: Museo San Martín, en la calle Remedios de Escalada de San Martín 1843. Bandera del Ejército de los Andes, en el 4º piso, cuerpo central del palacio de gobierno. Basílica de San Francisco, en Necochea y España donde tiene su camarín Nuestra Señora del Carmen de Cuyo, patrona del Ejército de los Andes. Se encuentra en el mismo templo el mausoleo de los familiares de San Martín y el bastón de mando del Libertador. Acuario Municipal, en el parque O'Higgins en Ituzalngó y Buenos Aires. Museo de Historia Natural Juan C. Moyano, en la plaza Independencia. Barrio Cívico, en Pedro Molina frente a Mitre. Plazas Independencia, San Martín, España, Italia, Chile, Sarmiento, Malvinas Argentinas, Pedro del Castillo, Hipólito Yrigoyen y Cobos.

Circuito N° 2

ALREDEDORES DE LA CIUDAD DE MENDOZA. En el sector oeste de la ciudad de Mendoza se encuentra el Parque General San Martín que comprende el Cerro de la Gloria, el parque Aborigen y el Jardín Zoológico. Por su extensión, alrededor de 800 hectáreas, es uno de los más importantes del mundo. Dispone de 15 kilómetros de bien trazados caminos y un lago artificial de mil metros de largo por cien de ancho, provisto de amplias tribunas para presenciar las actividades náuticas que allí se realizan. El parque es sede de numerosos clubs de golf, remo, tenis, fútbol, etcétera. Son dignos de visitarse el rosedal; el anfiteatro de la Vendimia, con sus construcciones fijas para el emplazamiento de los grandes escenarios para la fiesta anual; el autódromo General San Martín; el parque aborigen con su colección de flora autóctona y el Jardín

Simbólico cóndor en la avenida La Purísima, a la entrada de Mendoza. La gigantesca ave, colocada a manera de bienvenida, pertenecía al grupo escultórico del Cerro de la Gloria, pero como sus alas se rompieron fue reemplazada, y el ave rehecha fue colocada en el acceso a Mendoza.

Zoológico, construido en forma tal que los animales dan la impresión de hallarse en libertad.

El Cerro de la Gloria ostenta en su cúspide el monumento al Ejército de los Andes. Es obra del escultor uruguayo Juan Ferrari y fue inaugurado en 1914. Se empleó en su construcción bronce de las armas del ejército de San Martín y granito de la cordillera andina.

Circuito N° 3

MENDOZA - EL CHALLAO. En plena precordillera y muy cercana a Mendoza se levanta la pequeña localidad de El Challao desde donde se tiene una visión completa de la capital.

En este antiguo lugar podrá visitarse la capilla y gruta de la Virgen de Lourdes, un moderno calvario, la villa Marista y la Colonia de Periodistas. Para visitar El Challao se saldrá de Mendoza en dirección al Oeste, indistintamente por las avenidas Emilio Cívil o Juan B. Justo y sus prolongaciones respectivas, dentro del Parque General San Martín.

A los dos kilómetros se deberá doblar a la derecha por la Avenida Champagnat, indicada con un monumento alusivo. A los tres kilómetros se encontrará un desvío hacia la Colonia de Periodistas. A los 4 kilómetros más adelante se levanta El Challao, en cuya parte más alta ha sido erigida una gran cruz, en homenaje a la fe.

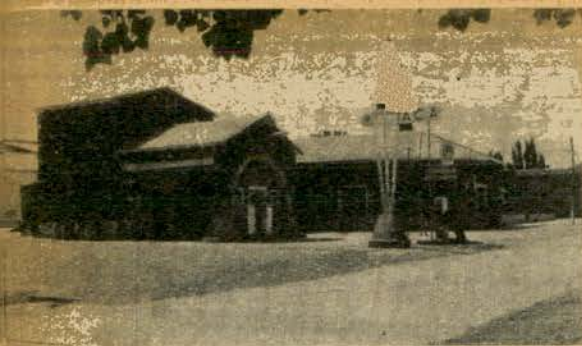
Circuito N° 4

MENDOZA - EL PLUMERILLO - LOS TAMARINDOS - EL BORBOLLÓN - EL ALGARROBAL - LAGUNITA. Este interesante circuito, totalmente pavimentado cubre parte del camino a San Juan, pasa por el histórico campo del Plumerillo, los aeródromos de Mendoza y alcanza a una cadena de balnearios populares, algunos de ellos de fuentes termales como El Borbollón. Las distancias están indicadas por el registro de nuestro automotor. Desde la sede del Automóvil Club Argentino en Avenida San Martín y Amigorena, se saldrá por la primera hacia el Norte hasta Coronel Díaz. El detalle de la ruta es el siguiente:

- 0 Km. Sede del A.C.A.
- 2,8 Avenida San Martín y Coronel Díaz. Doblar hacia la derecha.
- 4 Calles Coronel Díaz y Coronel Ramírez, doblar hacia la izquierda y avanzar por la ruta nacional 40.
- 6,7 El Plumerillo. Histórico campo donde se formó el Ejército Libertador. Pórtico resguardado con cañones del mismo ejército. Monolito recordatorio y tumba del general Jerónimo Espejo, relator de la campaña del Ejército Libertador. Frente a la entrada al campamento está el monolito que recuerda el lugar en que cayera Jorge Newbery, al intentar el cruce de la cordillera en 1914.
- 9 Paso a nivel con guardabarrera.
- 13 Abandonar la ruta nacional 40. Doblar hacia la derecha en dirección a El Borbollón. En el kilómetro 17 de la ruta 40 a San Juan se hallan los balnearios La Cristalina y La

Entrada al campamento El Plumerillo, donde se realizó la preparación de las tropas que formaron el Ejército Libertador de San Martín.





La estación adherida del Automóvil Club Argentino, en el centro de la localidad de Tupungato, presta importantes servicios en el hermoso y extenso valle de Uco.



En el Valle Los Molles, se hallan dos importantes establecimientos termales: Los Molles y Lahuén-Co, que son muy concurridos durante la estación veraniega por el prestigio de sus aguas.

- Cuyanita, con dos piletas cada uno.
- 14 El Borbollón. Tres piletas de aguas surgentes. Almacén. Bar. Seguir el camino pavimentado en dirección a El Algarrobal.
- 17 Paso Hondo. Almacén.
- 20 El Algarrobal. Combustibles. Almacén. Existen en la zona seis piletas, una de metros 100 x 20 y lugares para pic-nics. A un kilómetro balneario La Totorá con una pileta y La Peña con dos piletas.
- 21 Puente canal Zanjón. Seguir el camino pavimentado.
- 22 Lagunita. Balneario con dos piletas. Estación de servicio. Doblar hacia la derecha. Cruzar paso a nivel. Almacén. Bar.
- 26.8 Puente Canal Zanjón.
- 27 Entrada a la ciudad de Mendoza por la calle Jujuy.

Circuito N° 5

MENDOZA - BERMEJO - LAVALLE - COSTA DE ARAUJO - TRES PORTENAS. Interesantes perspectivas ofrece este paseo. A los diversos balnearios populares que atraviesa en su recorrido se agrega la visión de numerosos establecimientos vitivinícolas. Además Lavalle es famoso por sus melones y sandías. La salida desde la sede del A.C.A. hacia el Norte. La distancia está indicada por el registro de nuestro automotor. El camino está totalmente pavimentado.

- 0 Km. Sede del A.C.A.
- 3 Doblar hacia la derecha por la calle Jujuy y atravesar el puente del Canal Zanjón.
- 4 La Chela.
- 7 Bermejo. Gran pileta. Zona de grandes plantaciones de vid y frutales. Combustibles. Taller mecánico.
- 8 Lagunita. Dos piletas. Estación de servicio. Almacén. Paso a nivel.
- 9 Nuestra Señora del Carmen.
- 10 El Sauce. Bar. Pileta circular.
- 13 Estación Amigorena. Balneario La
- 17 La Pega. Almacén.
- Surgente. Combustible. Almacén.
- 31 Lavalle. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Famosas plantaciones de melones y sandías.

- 31 Lavalle. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Famosas plantaciones de melones y sandías.
- 50 Costa de Araujo. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 53 Puente río Mendoza.
- 55 Acceso a Moluches. Paso a nivel. Seguir el camino pavimentado.
- 56 Colonia Nueva California. Almacén.
- 64 Colonia El Central. Almacén.
- 83 Chapanay. Combustibles. Almacén.
- 90 La Pega. Nafta. Almacén.
- 94.5 Doble paso a nivel.
- 93 Palmira, sobre la ruta nacional 7. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar. Adoptar la ruta nacional N° 7 en dirección Mendoza, distante unos 40 kilómetros.

Circuito N° 6

MENDOZA - SAN MARTÍN - JUNÍN - RIVADAVIA - MAIPU. Atraviesa este circuito, totalmente pavimentado los departamentos de Guaymallén, Junín, Maipú, Rivadavia y San Martín, conglomerado que incluye los más grandes establecimientos de las industrias principales de la provincia. Los caminos se entrecruzan en esta rica zona y están sombreados, en su mayor parte, por frondosas arboledas que forman una verdadera bóveda verde, que hacen placentero el paseo aun en pleno verano.

Se saldrá de la sede del Automóvil Club Argentino, hacia el Sur. A las tres cuadras se adoptará la avenida Zapata, correspondiente a la ruta nacional 7, cuyo desarrollo lo hemos descrito más arriba. El kilometraje lo indicaremos de acuerdo con el registro de nuestro automotor.

- 0 Km. Sede del A.C.A. Recorremos los 43 kilómetros que nos separan de San Martín.
- 43 San Martín. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. San Martín es una progresista ciudad con importantes industrias y hermosos alrededores. Adoptar la ruta N° 63 hacia la derecha en dirección a Junín.
- 44 Paso a nivel con guardabarrera.
- 48 Puente arroyo Cañada.
- 50 Junín. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Zona de grandes viñedos y bodegas. Pueden visitarse en las cercanías los diques Phillips y Medrano sobre el río Tunuyán. A 9,5 kilómetros por la ruta provincial 24 pavimentada puede visitarse Barriales. Esta antigua localidad se enorgullece por poseer uno de los testimonios más honrosos de la industria vitivinícola que es la participación activa del general San Martín durante el breve lapso de su estadía en su finca mendocina, como entusiasta precursor de la producción de vinos en el país. Desde allí partió para siempre del país el 20 de noviembre de 1823.
- 59 Rivadavia. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en San Isidro 302. Tel. 79. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Importante ciudad centro de una gran industria vitivinícola. En este departamento se halla el viñedo, de un solo paño, más grande del mundo, cuya extensión se calcula en unas 2.000 hectáreas. Posee el balneario artificial más amplio de Mendoza, rodeado por un amplio parque. Acceso a nuevas e importantes colonias agrícolas como Los Otoyanes, Las Juntas, Las Represas, El Peneal, etcétera. Para continuar esta gira retornamos a Junín, donde adoptaremos el camino hacia Medrano, distante unos 12 kilómetros.
- 68 Junín, adoptar camino hacia Medrano.
- 79 Almacén.
- 81 Acceso al dique y embalse Medrano, sobre el río Tunuyán, con dársena distribuidora del agua en los departamentos de Junín y Rivadavia. Combustibles. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 84 Rodríguez Peña, por el Camino de la Legua.

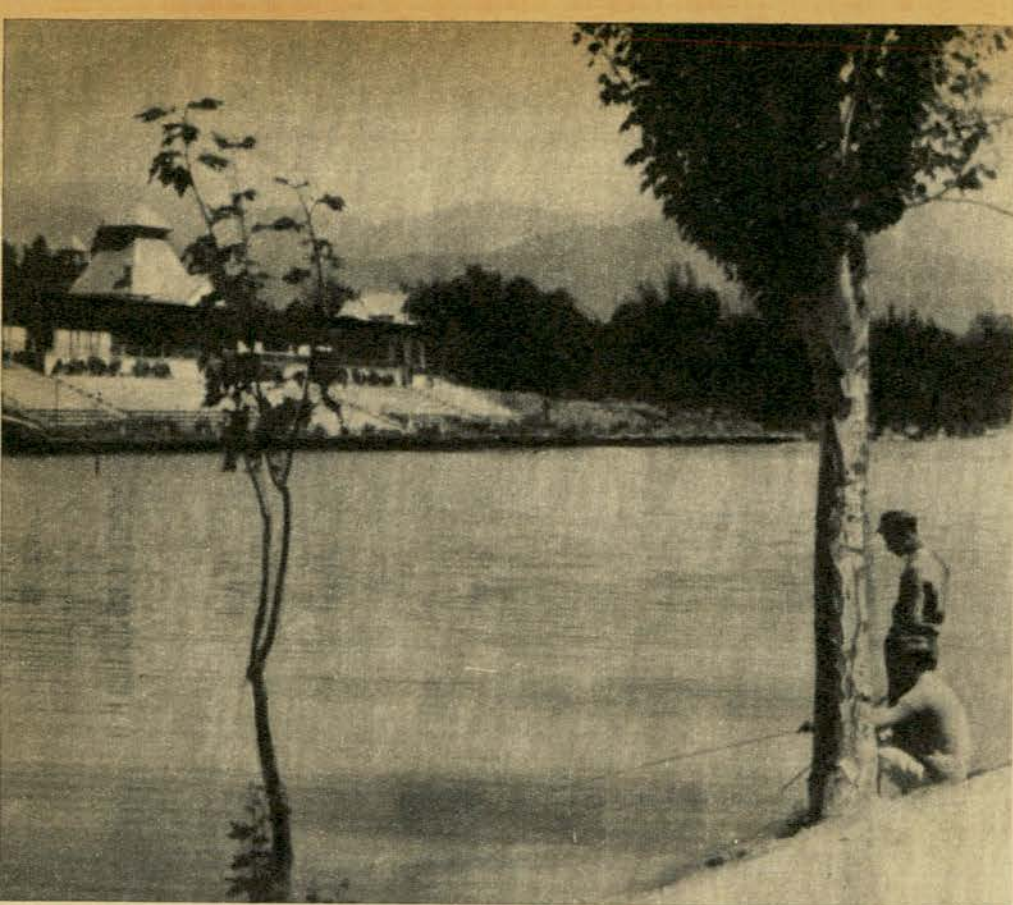


- 86 Empalme camino a Ruta 7 y Junín. Seguir al frente hacia Las Barrancas.
- 96 Puente arroyo Claro.
- 96 Las Barrancas. Almacén.
- 108 Puente río Mendoza.
- 111 Cruce camino a Luján. Seguir hacia la derecha.
- 112 Paso a nivel sin guardabarrera.
- 113 Cruz de Piedra. Combustible. Almacén. Camino a Luján. Seguir a la derecha.
- 118 Maipú. Sede de las bodegas más grandes del mundo. Pasa por esa localidad el vinoducto de las bodegas Giol hasta General Gutiérrez. Importante industria olivarera. Seguir hacia Luzuriaga.
- 123 Luzuriaga. Estación de servicio. Almacén. Doblar hacia la derecha y cruzar el paso a nivel, en dirección a la ruta La Purísima, de acceso a Mendoza.
- 128 Empalme con la ruta 7 que adoptaremos hacia Mendoza.
- 134 Mendoza.

CIRCUITO N° 7

MENDOZA - CRISTO REDENTOR. Comprende el tramo final de la ruta nacional N° 7 que llega hasta la frontera con Chile, que forma parte del sistema Panamericano de Carreteras. Es el camino glorioso de la campaña del Ejército Libertador. La salida se efectuará desde la sede del Automóvil Club Argentino en dirección al Norte por la avenida San Martín y cruza la ciudad de Las Heras. El camino está pavimentado hasta Villavicencio y en el valle de Uspallata. La distancia la indicaremos de acuerdo con el registro de nuestro automotor.

- 0 Km. Sede del A.C.A.
- 5 Las Heras. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 8 Paso a nivel.
- 34 Canota. Monumento recordatorio inaugurado en 1934, que marca el lugar donde se dividió el Ejército Libertador.
- 51 Villavicencio. Establecimiento termal centro de las conocidas aguas minerales. Se observa desde el Mirador de las Tres Quebradas un extraordinario panorama de montañas y rutas caracoleantes.
- 52 Se inicia la subida a los caracoles. Camino de cornisa de unos 20 ki-



Numerosas actividades náuticas se desarrollan en el lago artificial del Parque General San Martín de la ciudad de Mendoza. Sus dimensiones: mil metros de largo y cien de ancho permiten la realización de importantes regatas. Dispone de amplias tribunas para el público.

- 113 Media Agua. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Acceso a Las Casuarinas. Seguir la Ruta 40.
- 146 La Rinconada. Estación de servicio. Bar.
- 149 Pocito. Estación de servicio. Bar.
- 153 Villa Aberastain. Estación de servicio. Taller Mecánico. Gomería. Bar.
- 158 Sánchez de Loria.
- 161 Villa Krause. Estación de servicio. Taller Mecánico. Gomería. Restaurant.
- 165 Trinidad, suburbio de la ciudad de San Juan.
- 168 San Juan. Se dispone de toda clase de comodidades tanto para el turista como para el automotor. Estación de servicio del automóvil Club Argentino en 9 de Julio y General Acha. Tel. 3781. San Juan y sus alrededores cuentan con numerosos

- lómetros de extensión con 360 curvas y fuertes repechos; pero que presenta buenas defensas y tiene la ventaja de que es de ida solamente. El regreso hacia Mendoza se efectúa por la Quebrada del Toro.
- 70 Acceso al camino de retorno a Mendoza por la Quebrada del Toro, menos emocionante, pero no menos sugestivo. En ese trayecto se podrá ver el anfiteatro con su impresionante abismo de unos 600 metros de profundidad, al que se construyó un parapeto que permite asomarse sin riesgo; las araucarias petrificadas, estudiadas y descriptas por Darwin, y la Garganta del Diablo.
- 75 Cruz del Paramillo. El camino alcanza a los 3.000 metros sobre el nivel del mar.
- 109 Uspallata. Centro del valle. Cruce del camino de Calingasta a Potrerillos y Cacheuta. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar. Almacén. Uspallata es un inmenso valle con enormes arboledas. Allí pueden verse las Bóvedas de San Martín, utilizadas para la fabricación de pólvora, y el corral del Ejército Libertador. Desde ese punto parte el camino a Calingasta por plena montaña.
- 110 Puente río Uspallata. Se inicia la llamada Pampa de Tabolango sobre la margen septentrional del río Mendoza, que bordea el camino.
- 123 Puente Quebrada Ranchitos.
- 131 Puente río Picheuta. Lugar histórico en la gesta sanmartiniana. El fortín ha sido reconstruido y marca el lugar donde se produjeron las primeras escaramuzas entre las avanzadas del ejército de San Martín y los realistas. A unos 80 metros del fortín se podrá observar el Torreón del Centinela y poco antes de llegar, el pintoresco puente colonial de Picheuta, sobre el arroyo homónimo.
- 137 Puente río Cajón Borrado.
- 141 Puente arroyo Cortadera.
- 150 Polvaredas. Estación ferroviaria. Restaurant.
- 163 Puente río de las Vacas. Lugar del nacimiento del río Mendoza que es formado por los ríos de las Vacas, de las Cuevas y Tupungato.
- 168 Punta de Vacas. Desde aquí el camino sigue la ribera izquierda.
- 171 Estación ferroviaria Parada Kilómetro 151.
- 174 Puente Quebrada Santa María.

- 183 Puente del Inca. Establecimiento de aguas termales. Combustibles. Restaurant. Está a 2.720 metros sobre el nivel del mar en medio de lugares de gran belleza panorámica.
- 185 Acceso a Los Horcones. Se puede ver desde allí el Aconcagua.
- 194 Las Cuevas. A once kilómetros del confín con Chile y 3.000 metros de altitud esta simpática villa presenta modernas construcciones, calles pavimentadas en medio de las gigantes moles andinas. Se inicia el camino sinuoso hacia el Cristo Redentor. Restaurant.
- 204 Monumento al Cristo Redentor en la frontera con Chile a 3.863 metros de altitud. En el paso más alto de la cordillera se erigió la gran imagen del Cristo Redentor, como símbolo de la paz americana.

Alternativa en el camino internacional

El tramo del camino de Potrerillos a Uspallata, por el Cerro Negro, inaugurado hace poco más de un año y cuya pavimentación está proyectada, se convertirá en el futuro en el tramo inicial del camino internacional a Chile y tiene el mérito de no presentar pendientes extremas como las de Villavicencio y la subida a la Cruz del Paramillo, ofreciendo en cambio hermosas perspectivas panorámicas. Este camino que une a los grandes valles de Potrerillos y Uspallata a través de 53 kilómetros de recorrido conforman un circuito adicional de extraordinario interés.

Circuito N° 8

MENDOZA - SAN JUAN. Se efectuará este recorrido por la ruta nacional N° 40, totalmente pavimentada. El kilómetro lo damos de acuerdo con el registro de nuestro auto.

- 0 Km. Sede del A.C.A. en Avenida San Martín y Amigorena. —Salir en dirección al norte y tomar la calle Coronel Díaz hacia la derecha.
- 12,9 Acceso a El Borbollón. Baños de aguas surgentes.
- 17 Balnearios La Cristalina y La Cuyanita con dos piletas cada uno.
- 19 J. F. Moyano.
- 26,5 Almacén.
- 80 Límite provincial Mendoza - San Juan.



Visión invernal en Puente Inca, sobre el camino internacional a Chile. Cerca del famoso puente natural se halla el establecimiento de aguas termales.



Una vista del Río Grande que bordea el camino que conduce al paso El Pehuenche. El río Grande es el más caudaloso de Mendoza y representa el 80 por ciento de las aguas que recibe el Río Colorado.

y atractivos lugares tanto históricos como turísticos, como así también calificadas termas.

Circuito N° 9

MENDOZA - CACHEUTA - POTRERILLOS - CANCHAS DE ESQUI (Por Chacras de Coria). — Este camino por Chacras de Coria si bien es más complicado por las vueltas que ofrece, compensa por que atraviesa zonas densamente cubiertas por viñedos, olivares y plantas frutales, como así también bodegas y otros establecimientos industriales, faldea hermosas serranías y es sombreado por frondosas alamedas.

Desde la puerta del parque San Martín, se adoptará hacia el sur la avenida Boulogne Sur Mer. El kilometraje lo damos de acuerdo con el registro de nuestro autor.

- 0 Km. Mendoza. Puerta del parque General San Martín.
- 4 Villa Hipódromo. Doblar hacia la izquierda por la calle Pellegrini y a los 200 metros hacia la derecha para seguir por el camino Paso de los Andes. Cruzar el puente Paso de los Andes.
- 6 Villa Marini.
- 12 Estación La Puntilla
- 14 Parada Germania. Adoptar el camino a Chacras de Coria.
- 16 Chacras de Coria. Es una interesante villa veraniega, con un bien cuidado municipio. Dispone en las cercanías del balneario Viña del Cerro y se puede visitar el dique Cipolletti con su gran bosque de álamos y una buena hostería. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 18 Jardín de los Olivos.
- 21 Vistalba. Elegante villa de veraneo, desde la cual se divisa un hermoso panorama cordillerano.
- 24 Las Compuertas.
- 25 Blanco Encalada. Paso a nivel.
- 26 Zona de badenes.
- 32 Central Hidroeléctrica Alvarez Condarco.
- 39 Puente río Mendoza.
- 42 Cacheuta. Establecimiento termal. Casino.
- 43 Puesto policial. Parador Mis Montañas. Combustible.
- 55 Potrerillos. Centro cívico. Cruce de caminos a Uspallata y Cristo Redentor por Cerro Negro. Hasta Uspallata son 53 kilómetros y hasta Las Cuevas 143. Potrerillos enclavado en un valle de lujuriosa vegetación, ofrece cambiantes panoramas y hermosos alrededores. Seguir la ruta provincial N° 36 hacia las canchas de esquí.
- 59 Chaeritas. Atrayente centro turístico con pilletas naturales. Bar. Pasando 300 metros el camino se bifurca hacia El Salto y Vallecitos.
- 63 El Carmelo. Puente sobre el río Blanco. Simpática villa veraniega. Empalme camino a Tupungato.
- 64 Se inicia el duro camino de acceso a Vallecitos y Canchas de esquí que pasa por los refugios San Antonio y San Bernardo.

83 Vallecito. Pistas de esquí. Bar. Refugio. Altitud 2.800 metros.

Circuito N° 10

MENDOZA - POTRERILLOS. (Por Luján de Cuyo). Atraviesa esta ruta importantes centros poblados muy visitado por el turismo. El itinerario sigue la ruta 40 hasta Luján, en cuya plaza se deberá tomar el camino hacia la derecha. Las distancias están indicadas por el registro de nuestro automotor.

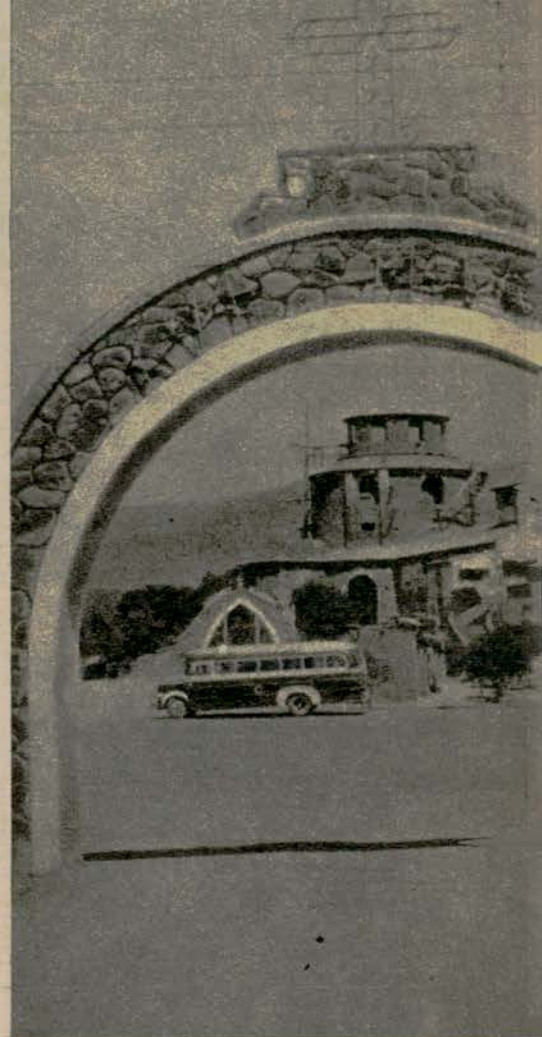
- 0 Km. Sede del Automóvil Club Argentino, en Avenida San Martín y Amilgoena. Tomar hacia el Sur.
- 2 Godoy Cruz, es una ciudad continuación de la capital mendocina hacia el sur. En su reducido perímetro posee importantes industrias vitivinícolas. Tomar la calle Sarmiento y luego el camino a La Carrodilla.
- 9 LA CARRODILLA. Es una de las más antiguas localidades mendocinas. La añosa capilla custodia a la Virgen de la Carrodilla, traída de España en 1778, patrona de los viñedos. Puede visitarse un calvario y un "vía crucis". Estación de servicio. Bar. Paso a nivel.
- 10 Parada Km. 7. Estación de servicio. Gomería.
- 12 Museo E. Guiffazú (Casa Fernando Fader). Importante colección de obras de este pintor argentino. Estación de servicio.
- 16 Mayor Drummond. Paso a nivel.
- 18,5 Luján. A orillas del río Mendoza, es un gran centro industrial y comercial con extensas bodegas. En las cercanías visitar el dique Cipolletti y los balnearios La Cruccecita y Viña del Cerro. A pocos kilómetros baños de Luján, rodeado de pintorescas serranías. Posee amplias pilletas de agua de vertientes y lugar para camping.
- 25 Vistalba. Empalme con el circuito anterior en dirección a Potrerillos, etcétera.

Circuito N° 11

MENDOZA - SAN RAFAEL. Este recorrido de 243 kilómetros se cumplirá sobre la ruta 40 hasta Pareditas y desde allí hasta San Rafael por la 143, totalmente pavimentadas. Ver circuito anterior hasta Luján desde donde continuaremos el camino hacia el Sur, guiándonos por los mojones de la ruta en cuanto a las distancias.

- 18,5 Luján. Estación de servicio. Taller Mecánico. Gomería. Restaurant. Accesos a Potrerillos y Luján.
- 19 Puente sobre el río Mendoza (angosto).
- 22 Perdriel. Estación de servicio.
- 25 Agrelo. Estación de servicio. Acceso a Tupungato.
- 32 Ugarache. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Almacén. Acceso a Tupungato.
- 46 Baden. Almacén.
- 50,5 Anchoris. Zona de badenas suaves.
- 58 Alto Verde.

- 60 Baden.
- 70,9 Zapata. Acceso a Tupungato (23 kilómetros pavimentados). Estación de servicio. Bar.
- 79 Acceso a Carocas.
- 80 Tunuyán. Histórica ciudad, de gran movimiento comercial. Centro de grandes plantaciones de manzanas y sede de una importante industria sidrera. Pueden visitar en las cercanías los baños de Chillante y Alto Verde, de Capiz e interesantes alrededores. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Acceso a Campo Los Andes y Vista Flores.
- 83 Puente río Tunuyán. Acceso a baños de Capiz.
- 105 Cruce camino pavimentado a San Carlos y La Consulta. En San Carlos, capital del histórico departamento, apegado a tradiciones regionales, puede visitarse los restos del



fortín San Carlos, obra de defensa contra las invasiones de los araucanos. Fue construido en 1772. La Consulta, conocida desde la iniciación de la campaña libertadora de San Martín, donde el Gran Capitán se entrevistó con el traidor cacique Nacufán.

- 106/107 Accesos a Eugenio Bustos. Estación de servicio. Taller Mecánico. Gomería. Restaurant. Acceso a San Carlos y La Consulta. Es punta de riel y centro de una industria ma-

El Río Atuel baña una extensa zona del sur de Mendoza, y una vez terminado el embalse de Valle Grande, contribuirá al regadío de más de 70.000 hectáreas.



- derera y de distintos minerales.
- 117 Chilecito. Combustibles. Almacén.
 - 123 Pareditas. Combustibles. Taller mecánico. Gomería. Bar. Adoptar la ruta nacional N° 143 pavimentada, sin recursos hasta La Tosca, distancia 53 kilómetros.
 - 132 Arroyo Paso de las Carretas.
 - 176 La Tosca. Almacén. Combustibles.
 - 177 Arroyo Las Peñas.
 - 190 Arroyo La Tosca. Baden. En todos los badenes sucesivos hasta el acceso a la colonia 25 de Mayo, existen en el centro del cauce semáforos para que los conductores puedan verificar la altura del agua, en las épocas de los deshielos.
 - 196 Arroyo Silva.
 - 206 Arroyo El Chanco.
 - 212 Arroyo La Hedionda.
 - 228 Seguir hacia la izquierda. El camino de la derecha conduce a Colonia 25 de Mayo.
 - 230 Capitán Montoya. Almacén. Yacimientos de ónix.
 - 235 Paso a nivel.
 - 236 Almacén.
 - 238 Estación de servicio. Almacén. Bar.
 - 240 Entrada a San Rafael.
 - 243 San Rafael (Centro). Pujante población, en el centro de la zona productora de los más calificados vinos argentinos. Es el departa-

mento más extenso de la provincia y el que cuenta con el mayor número de baños termales. Pueden visitarse extensos viñedos, olivares, bodegas y fábricas de conservas y secaderos de frutas. Interesantes alrededores. Se dispone allí de toda clase de comodidades tanto para el turista como para el automotor.

Circuito N° 12

TUPUNGATO - CAMPOS PETROLIFEROS. En la falda de imponente cerro de su nombre y dominando por su importancia el hermoso valle de Uco, Tupungato por su extraordinaria riqueza petrolífera, se ha colocado entre las primeras del país. Diversas plantaciones de frutales: manzanas, peras, etc., distinguen el extenso valle. Cerca del campamento de Y.P.F. se encuentra el pozo T 9, de aguas yodadas y sulfurosas a cuya explotación se asigna gran trascendencia por su contenido en yodo. Ya existe un establecimiento termal reducido en el pozo T 10.

Este circuito está comprendido entre las localidades de Ugarteche y Zapata, ambas sobre la ruta nacional N° 40. Con excepción de unos 10 kilómetros sobre 54 el camino está totalmente pavimentado. Las distancias las indicaremos de acuerdo con el registro de nuestro auto.

- 0 Km. Ugarteche. Estación de servicio. Abandonar la ruta N° 40 en dirección al Oeste por camino pavimentado.
- 16/30 Zona de badenes.
- 18 El Cortijo.
- 27 Acceso a Campamento Tupungato. Baños termales sulfurosos. Pozo T 10. Termina el pavimento que se reanuda 10 kilómetros más adelante en Tupungato.
- 29 Acceso al Refugio Tupungato.
- 33 Villa Bastiá. Almacén.
- 37 Tupungato. Estación de servicio autorizada del Automóvil Club Argentino en Belgrano y General Mosconi. Tel. 6. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Esta localidad está a 72 kilómetros de la ciudad de Mendoza.
- 43 Almacén.
- 64 Zapata. Cerca de la ruta nacional N° 40. Estación de servicio y bar.

Circuito N° 13

VISTAS FLORES - CAMPO LOS ANDES. Este circuito tiene como extremos de la ruta 40 a las localidades de Tunuyán y La Consulta y ofrece cambiantes panoramas. Frondosos bosques de manzanos surcado por sinuosos caminos sembrados a ambos lados por álamos y sauces, tienen por fondo la cordillera con sus picos nevados: el Tupungato, el cordón de El Portillo, con cerros invictos al asedio andinista como El Pirca y El Campanario. Este camino está pavimentado en todo su recorrido y las distancias las indicaremos de acuerdo con el registro de nuestro automóvil.

- 0 Km. Tunuyán. Doblar hacia el oeste en dirección a Vista Flores.
- 1 Paso a nivel.

CUADRO DE DISTANCIAS

Buenos Aires-La Carlota	501 km.
Buenos Aires-Río Cuarto	608 "
Río Cuarto-San Luis	212 "
San Luis-Mendoza	263 "
Mendoza-San Juan	168 "
Buenos Aires-Junín	260 "
Junín-Villa Mercedes	440 "
Rosario-Villa María	255 "
Villa María-Río Cuarto	138 "
Santa Fe-Córdoba	346 "
Córdoba-San Juan	502 "
Villa María-Córdoba	142 "
Córdoba-Río Cuarto	230 "
Córdoba-Quines-San Luis	424 "
Córdoba - La Toma - San Luis	438 "
Mendoza-Cacheuta	41 "
Mendoza-Potrerrillos	52 "
Mendoza-Cristo Redentor	204 "
Mendoza-San Rafael	244 "
Mendoza-Tunuyán	83 "
San Rafael-Gral. Alvear	88 "
San Rafael-Canalejas (límite con San Luis)	202 "
San Rafael-Nihuil	74 "
San Rafael-Malargüe	191 "
Rincón del Río Grande (Bardas Blancas) - Paso Pehuenche (Maule)	84 "

- 18 Las Rosas. Almacén.
- 14 Almacén. Acceso al balneario La Riojita, en la colonia Las Rosas. Es uno de los balnearios más pintorescos de Mendoza.
- 15 Camino de acceso a El Manzano Histórico, distante 24 kilómetros por camino enripiado, de Vista Flores. Se encuentra rumbo al paso del Portillo, donde se encuentran los restos del manzano, bajo el cual San Martín se estrechó en emocionado abrazo con Manuel de Olazabal de regreso de Guayaquil. En los arroyos de la zona se pesca trucha salmonada.
- 15,2 Puente arroyo San Julián.
- 16 Puente arroyo El Manzano (Angosto).
- 23 Campo Los Andes.
- 26 Paso a nivel.
- 27 Puente río Tunuyán.
- 31 La Consulta. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 37 Almacén. Antigua ruta 40 de tierra hacia Pareditas y Tunuyán.
- 38 Empalme ruta Nacional 40 pavimentada.

Circuito N° 14

SAN RAFAEL - GENERAL ALVEAR. Comprende esta zona las tierras de cultivo más importantes del sur con riego artificial; grandes viñedos y bodegas, envasados de frutas y es además la región más importante del país en la producción y envasado del tomate. Las distancias las indicaremos de acuerdo con el registro de nuestro automóvil.

- 0 Km. San Rafael. Adoptar la ruta provincial N° 156 hacia el Este.
- 3 Curva en zig-zag con puente angosto. Almacén.
- 6 Entrada a Cusadro Nacional. Zona de grandes cultivos.
- 18 Adoptar camino al frente. Acceso a Salto de las Rosas. Combustibles. Almacén.
- 28 Combustibles.
- 37 Colonia La Llave. Puente angosto.
- 44 Almacén.
- 45 Puente río Diamante.
- 47 Puente canal La Llave. Almacén.
- 48 R. Iselín.
- 61 Monte Comán. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. En las cercanías dique nivelador del río Diamante. Además de los cultivos naturales: viñedos, frutales, es zona productora de miel. Camino mejorado hasta pasar Real del Padre.
- 62 Paso a nivel.
- 91,8 Doblar a la izquierda.
- 92 Real del Padre. Combustible. Taller Mecánico. Gomería. Bar.
- 98 Almacén.

El Challao es un pintoresco lugar situado en plena precordillera a unos seis kilómetros de Mendoza. Es interesante visitar su capilla, la gruta, el calvario, las fuentes y piletas de aguas termales y sus atractivos alrededores.

Entrada a las termas de Villavicencio, establecimiento que se halla a unos 50 kilómetros de la ciudad de Mendoza, por camino pavimentado

- 100 Doblar hacia la izquierda en dirección a General Alvear. Acceso a Villa Atuel. Camino pavimentado a General Alvear.
- 111 General Alvear. Estación autorizada del Automóvil Club Argentino, en avenida Diagonal y Carlos Pellegrini. Taller Mecánico. Gomería. Restaurant. Se regresará a San Rafael por la ruta nacional N° 143 hacia Jaime Prats. Es esta una localidad de extraordinario desarrollo comercial por su industrialización de la uva, los frutales y las legumbres.
- 122 Al retornar por el mismo camino hasta el acceso a Real del Padre, se seguirá al frente por el pavimento en dirección a Jaime Prats.
- 131 Acceso a Jaime Prats (6 kilómetros).
- 132 Combustibles. Almacén.
- 134 Colonia López. Almacén.

de singular prestigio. Se saldrá de San Rafael por la ruta nacional N° 144 pavimentada hasta los accesos al valle de Los Molles. Las distancias las indicaremos de acuerdo con el registro de nuestro cuentakilómetros.

- 0 Km. San Rafael.
- 7 Puentes río Diamante.
- 9 Acceso a Rama Caída. Doblar a la derecha. Zona de grandes plantaciones de vid y de olivos.
- 10 Acceso a Valle Grande. Obra hidráulica del río Atuel, a terminarse en los próximos tres años. Es una de las más grandes del país. Se halla 35 kilómetros aguas abajo del Nihuil, y el embalse tendrá una superficie de 498 hectáreas, lo que permitirá almacenar más de 550.000 metros cúbicos de agua.
- 11 Cuadro Benegas. Doblar a la izquierda. Zona de establecimientos

Madariaga, Agua del Chacay y la Tumba del Indio.

Circuito N° 17

LOS MOLLES - POZOS DE LAS ANIMAS - VALLE HERMOSO. Nuevo camino que sigue la vieja traza al histórico paso del Planchón, por donde entraron en Chile fuerzas del Ejército Libertador de San Martín. Se domina desde esa ruta las altas cumbres que marcan el límite con la vecina república. El camino sigue los cursos de los ríos Salado y Blanco y presenta fuertes pendientes, numerosos vados y badenes y sectores muy pedregosos, pero la belleza del lugar justifica plenamente el esfuerzo. Se puede visitar solamente entre diciembre y abril. Se calculan con detenciones dos horas para ir y una hora y media para regresar. Las distancias las indicaremos de acuerdo con el registro de nuestro automotor.

- 0 Km. Valle de los moldes, cruzar el puente del río Salado y seguir el faldeo hacia la cordillera.
- 9 Km. Pozo de las Animas. Extraño cráter de unos 400 metros de circunferencia y cubierto de agua hasta unos 40 metros de la superficie. Está a unos 150 metros del camino y circulan en torno a esta curiosidad geológica las más dramáticas leyendas.
- 15 Puesto de Gendarmería. Se denomina Valle Hermoso, pero está en el valle Los Morros.
- 23 Valle arroyo Blanco.
- 25 Refugio Las Leñas. Puesto de Viabilidad. Actualmente deshabitados.
- 48 Monolito de Valle Hermoso, lugar desde el cual se divisa el citado valle que constituye por su grandiosidad uno de los anfiteatros naturales más imponentes del país. En el valle están las nacientes del río Grande, el más caudaloso de la provincia y desde este lugar se observan los cursos que lo forman y los meandros de sus comienzos. En el monolito está la siguiente inscripción: "Estudios para el aprovechamiento de los tributarios del río Grande.—Ríos del Colre y Tordillo— iniciados en enero de 1950.
- 55 Por un camino sinuoso de unos siete kilómetros de extensión se desciende a Valle Hermoso, desde el citado monolito. Puesto de Gendarmería, al pie del cerro Centinela. En la Laguna del Valle puede pescarse trucha salmonada y pejerrey. La caza de liebres y otras especies es corriente en la zona.

CAMINOS PRINCIPALES QUE CONDUCE A LA CIUDAD DE MENDOZA

19	Buenos Aires-La Carlota-Río Cuarto-Villa Mercedes-Mendoza	1083
29	Buenos Aires-Junín-Laboulaye-Villa Mercedes-San Luis-Mendoza	1071
39	Rosario-Villa María-Río Cuarto-Villa Mercedes-San Luis-Mendoza	856
49	Rosario-Venado Tuerto-La Carlota-Villa Mercedes-Mendoza	873
59	Córdoba-Río Tercero-Río Cuarto-Villa Mercedes-San Luis-Mendoza	709
69	Córdoba-Pampa de Achala-Villa Dolores-La Toma-San Luis-Mendoza	694
79	Córdoba-Pampa de Achala-Villa Dolores-Quinas-San Luis-Mendoza	688
89	Santa Fe-San Francisco-Villa María-Río Cuarto-Villa Mercedes-San Luis-Mendoza	908
99	Santa Fe-Córdoba-Tanti-Chepes-San Juan-Mendoza	1028
109	San Carlos de Bariloche-Zapala-Malargüe-Refugio La Faja-Mendoza ..	1260
119	San Carlos de Bariloche-Zapala-San Rafael-Mendoza	1337

- 146 Acceso a Negro Quemado.
- 152 Puente río Atuel.
- 154 Atuel Norte. Almacén.
- 155 Almacén.
- 172 Salto de las Rosas. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 178 Puentes río Diamante.
- 194 San Rafael.

Circuito N° 15

GENERAL ALVEAR - BOWEN - CANALEJAS. (Límite con San Luis). Corresponde a la ruta nacional N° 188. Pavimentada en todo este circuito con excepción de dos kilómetros después de la localidad de Bowen. Atraviesa en su primera parte zonas donde se industrializa el tomate y otras legumbres, el resto desde Bowen hasta el límite con San Luis, está llamado a tener un gran porvenir una vez terminado el pavimento hasta Lincoln en la provincia de Buenos Aires, obra que se calcula se terminará en alrededor de dos años. Las distancias las indicamos de acuerdo con el registro de nuestro automotor.

- 0 Km. General Alvear. Estación de servicio adherida del A.C.A.
- 5 General Alvear Oeste. Almacén. Extensa colonia agrícola.
- 19 Bowen. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. No existen recursos en el camino hasta Canalejas.
- 30 Pas a nivel sin guardabarrera.
- 31 Puerto Bello.
- 85 La Mora.
- 115 Paso a nivel sin guardabarrera.
- 118 Canalejas. Almacén. Puente sobre el río Desaguadero. Termina el pavimento. Solo se encontrará nafta en Unión, provincia de San Luis, 59 kilómetros más adelante por camino de tierra.

Circuito N° 16

SAN RAFAEL - EL SOSNEADO - LOS MOLLES. Cruza este itinerario regiones de menor densidad de población, pero con el atractivo de interesantes serranías y amplio campo para la caza y la pesca. Las termas en esta zona gozan

industriales de frutas.

- 12 Acceso a Pedro Vargas. Doblar a la izquierda.
- 13 Almacén.
- 23 Zona de badenes.
- 26 Cuesta de los Terenos. Actualmente pavimentada y rebajada en sus antiguos toboganes enripiados.
- 34 Acceso a estación Los Terenos. Paso a nivel.
- 52 Acceso pavimentado a El Nihuil. Almacén. Combustible. Seguir al frente.
- 67 Salinas. El Diamante.
- 91 Cañada Amarilla.
- 109 Acceso estación Los Parlamentos.
- 139 El Sosneado. Sólo un almacén y bar con bomba de nafta anexa se encuentran en este punto crucial del sur mendocino. Convergen allí las rutas nacionales 40, 144 y 183. Por esta última a 63 kilómetros se hallan las termas El Sosneado, cuyo edificio fue destruido hace años por un alud. En la laguna El Sosneado, agua límpida y abundante pesca. Adoptar la ruta 40 hacia la izquierda en dirección a Malargüe.
- 141 Puente río Atuel (angosto).
- 150 Ceñueco.
- 156 Puente río Salado.
- 158,3 Camino de acceso al Valle de Los Molles por ruta nacional N° 145, que adoptaremos hacia la derecha. Hasta la entrada al valle se deberán recorrer 30 kilómetros, de camino enripiado en buen estado de conservación. Las distancias las indicaremos según nuestro cuentakilómetros.
- 0 km. Cruce de las rutas nacionales N° 40 y 145.
- 2 Agua de la Vista.
- 8 Puente arroyo Sieneguita.
- 10 Puente río Salado.
- 14 Cuesta del Infiernillo.
- 22 Gruta de Lourdes y Laguna de la Niña Encantada. Laguna de origen y profundidad desconocidas.
- 30 Valle de Los Molles. Puente arroyo Pedrero. Acceso a Lahuen-Có. Establecimiento termal.
- 31 Destacamento de policía. Acceso a canchas de esquí.
- 32 Los Molles. Establecimiento termal. Almacén. Se pueden visitar en la zona el Agua del Tesoro, Pozo de

Circuito N° 18

LOS MOLLES - MALARGÜE - BARDAS BLANCAS. Este trecho de la ruta nacional 40 corre a lo largo de la cordillera de los Andes; está pavimentado, con excepción de un tramo de unos 30 kilómetros a ambos lados de la imponente cuesta El Chihuido. Después de haber retomado la ruta 48 desde el valle de Los Molles, donde está el mojón 198, seguiremos el camino hacia el sur, de acuerdo con las indicaciones del camino.

- 288 Cruces de las rutas 40 y 145. Acceso a Los Molles, El Nihuil y Alamillo.

(Pasa a la pág. 159)

PARA PASAR A CHILE EN AUTO

La administración de la Aduana de Mendoza ha informado que los turistas que quieran viajar a Chile con su auto, deberán gestionar la correspondiente Libreta de Paso por Aduanas, que otorga el Automóvil Club Argentino o entidades autorizadas. En su defecto tendrán que suscribir en el país vecino una garantía en base a una solicitud de admisión temporal tramitada por un agente general de aduanas, sin cuyo requisito no podrán transitar por Chile.

REUNION DE DIRIGENTES DEL A.C.A.

La obligada presencia de las autoridades del A.C.A. en la ciudad de Rosario, con motivo de la Temporada Internacional de Fórmula Juniors, hizo posible una reunión con las autoridades de la filial local. La nota gráfica muestra al señor Domingo M. Armendáriz, gerente general del A.C.A.; al señor Gonzalo C. Co'ombres, presidente de la filial Rosario; al señor Ovidio H. Salgueiro, vocal de la C. D.; a los doctores Walter A. Saborido y César C. Carman, secretario y presidente de la institución, respectivamente, y al Sr. Héctor Aizpini, de la C. D.



URGE REPRIMIR LOS EXCESOS DE LOS TRANSPORTISTAS DE PASAJEROS

CONSECUENTES con su preocupación por todos los problemas que hacen a la organización y a la seguridad del tránsito, y animados por el más amplio espíritu de colaboración con la Municipalidad de Buenos Aires, con el fin de que se adopten medidas eficaces, las autoridades del A.C.A. han dirigido la siguiente nota al intendente municipal de Buenos Aires, Sr. Francisco Rabanal:

"Desde hace un tiempo hemos venido observando cierta agresividad en algunos conductores de vehículos de transporte público de pasajeros, que se traduce en actitudes reñidas

con las más elementales normas de convivencia y respeto, derivando en cuestiones enojosas, de consecuencias imprevisibles.

"A título de colaboración con la labor de vigilancia que realiza esa Municipalidad, queremos destacar algunas de las más comunes de esas manifestaciones que hemos calificado como agresivas.

"Al estar detenidos frente a semáforos con luz roja delante, cuando se cambia de luz verde a amarilla en el semáforo que regula el tránsito de la arteria transversal, inician la marcha, llegando en muchas

oportunidades a "topar" y empujar vehículos ubicados delante de ellos. Esta actitud origina la reacción lógica de los conductores así embestidos, llegando a veces a producirse incidencias poco gratas y provocando al mismo tiempo a los peatones que están cruzando por la senda de seguridad situaciones de angustia ante la impresión de que pueden ser atropellados por aquéllos antes de cruzar por la calzada.

"Estos vehículos de transporte de pasajeros circulan a velocidades elevadas y en algunas arterias en forma temeraria por lo rápido, atravesando tocacalles sin disminuir la velocidad

y, en casos, hasta acelerándola aún más.

"Se detienen a mitad de la calzada para permitir el ascenso y descenso de pasajeros, o sobre las sendas peatonales, obstruyendo el libre paso de los peatones

"Creemos que se hace necesario intensificar la campaña tendiente a reprimir severamente estos excesos, no solamente en la zona céntrica de la ciudad, sino en las principales avenidas.

"Además, nos parece oportuno que se estudien y revean los horarios que tienen establecidos las empresas de transporte público de pasajeros para efectuar el recorrido de sus líneas, obligándolas a realizar esos trayectos en lapsos más amplios, cuando se juzgue que son muy breves los actualmente en vigencia, dado que ello podría ser una de las principales causas de estos excesos".

**CAMPEONES
CONSAGRADOS**

CAMPEON

desde 2 a 220 voltios en distintas capacidades

Garantiza su potencia, rendimiento, duración y economía, la única fábrica argentina que elabora todos los elementos constitutivos del acumulador

CHAMPION

Acumuladores
CHAMPION



El Campeón
de los
Acumuladores



PARA
Automotores
Industrias
Equipos de Luz
Zorras Eléctricas
Ferrocarriles
Telégrafos
Teléfonos
Radiotelefonía

CHAMPION S. A. Industrial, Comercial, Financiera e Inmobiliaria

CORDOBA 2756

BUENOS AIRES

Tel. 89-1611

¡OH EL SILENCIO...

EL silencio no existe por sí mismo. Como los mandatarios. (Siempre se habla del primero - ¿No habrá un segundo mandatario?) Y los agujeros de los ojales. Por cuanto el silencio es la ausencia de ruidos - Como el frío la ausencia de calor - O la ausencia de sobretodo.

I

El silencio es un recuerdo de antaño - Cuando la gente buscaba rincones silenciosos - Hoy se han transformado en rincones de estrépito - El tranquilo café tiene altoparlantes - Y las parejas se arrullan - Y se aullan - Al mismo tiempo - Y en los sosegados pueblecitos hay un altavoz en cada poste - Para dormir la siesta hay que ser sordo.

II

Para estudiar tranquilos los estudiantes encienden la radio - Y no saben nunca si están aprendiendo el cuadrado del binomio - O el redondo del mambo - O el mam-

bo del cuadrado - O el binomio del mambo - Parece que al final aprenden lo mismo - Y aprueban el examen - Sin hacer tanto ruido.

III

Una motoneta es una escape libre sobre ruedas - que tiene encima una pareja - En fila india - En la que el amado da la espalda a la bella - La envuelve en nubes de bencina - Y la seduce por el método de los estampidos seriados - que sólo cubren los latidos de su corazón enamorado - Al que ella se rinde - Silenciosamente - Cuando la carrera termina - Y el escape también - Descienden - Y no saben si llevar las manos al corazón - A las asentaderas - O a los oídos. Fenómeno de los tiempos - Antes el amor no tenía dudas anatómicas.

IV

El intendente ha iniciado la lucha contra los ruidos - Estableciendo los baches con música - Y poniendo multas a los que silban - en los colectivos - Pero dejando

Por PIOLIN DE MACRAME

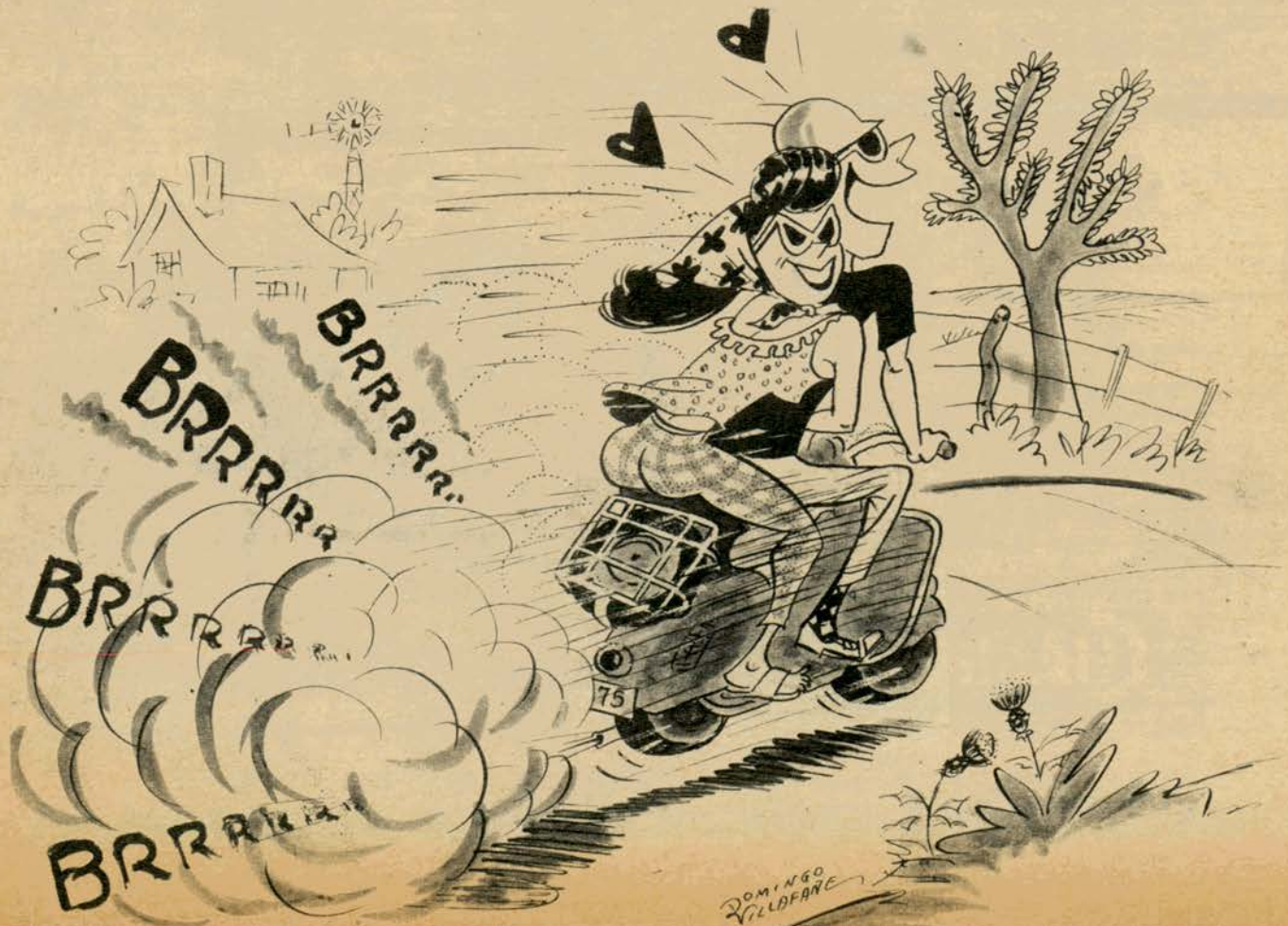
Para AUTOCCLUB

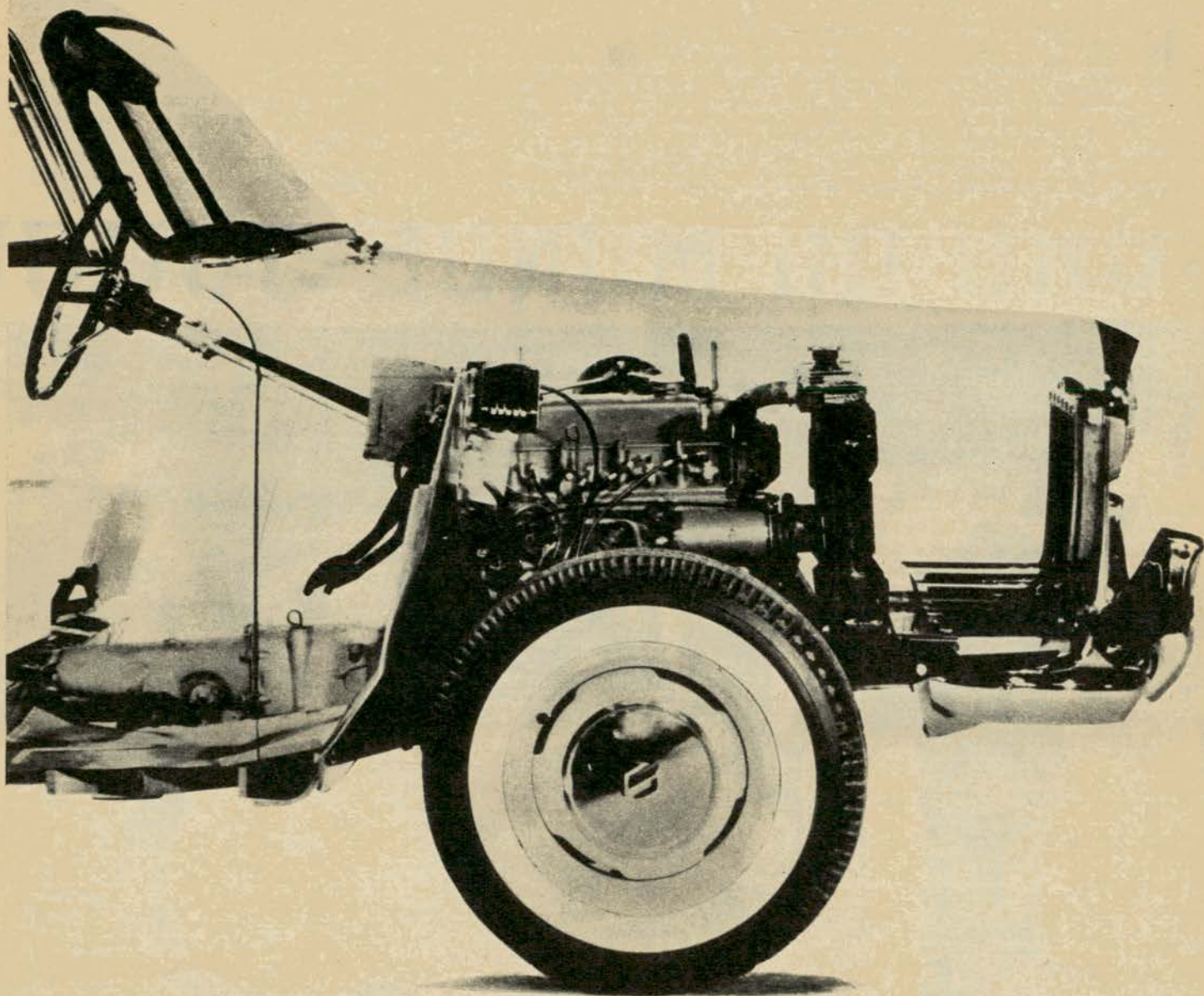
Ilustró VILLAFANE

intactas a las casas de discos - que atruenan sobre la acera - Con todos los aulladores del "bel bochinche". Los comerciantes de artículos alimenticios han respondido con su lema: Poco ruido y pocas nueces - O sea la operación cachada - Y el lord mayor concede más puestos - Tantos que los pone en el borde de las veredas.

V

Es ésta una generación estrepitosa - Las mamás dicen inquietas. ¿Qué le pasará a Jorgito que no ha encendido la radio? ¿Estará enfermo? Antes el ruido era privilegio de chicos - Pitos - Matracas - Tambores - Cornetas - Ahora quien no hace ruido no se divierte - Y hasta para aburrirse se hace bochinche - Mientras las viejas suspiran ¡Oh el silencio! - Y roncan al son de la jazz.





Quién lo entiende?

Todos.

Un motor sencillo que se explica sólo. Lo entienden 35.000 usuarios, sin estar pendientes de él.

El block es bueno, la caja de velocidades, el distribuidor y el carburador son buenos. Todo es bueno.

Es muy difícil que tenga que ir a un taller. Pero, si alguna vez - por esas cosas que pasan - lo necesita, encontrará un Concesionario SIAM DI TELLA AUTOMOTORES en cualquier lugar del país. Allí lo recibirán como es debido, con hombres que saben y máquinas que pueden: su coche saldrá como nuevo.

Usted y su Di Tella se entenderán muy bien, aprovechará su rendimiento y controlará su potencia.

Y su Di Tella y nosotros nos alegraremos de que pueda aprovecharlo, porque ha sido creado para eso: para ser usado y no para ser arreglado.

DI TELLA 1500

NOTICIAS de EUROPA

EN el momento en que escribimos estas líneas, las cifras definitivas concernientes a la actividad industrial y comercial del automóvil no son todavía conocidas exactamente; pero las que poseemos nos permiten afirmar que, en el mundo entero, el año 1963 ha batido todos los records: la producción total fue del orden de 20.350.000 vehículos, contra 17.868.500 en 1962.

Si consideramos los países de Europa, comprendiendo a Gran Bretaña, arribamos a la cifra de 7.900.000 vehículos contra 6.778.200 en 1962, con un aumento del 16 %. Alemania Federal está a la cabeza con 2.675.000 unidades, y siguen Gran Bretaña (2.000.000), Francia (1.700.000) e Italia (1.200.000). Acerca de

como, en 1933, la famosa "Rosalie" de Citroen estableció el record de 300.000 kilómetros a un promedio de 93 Km. por hora. Más recientemente, una SIMCA "Ariane 4" la utilizó para cubrir 100.000 Km., a más de 100 Km. por hora.

La performance del "Taunus 12 M" resultó de la iniciativa del señor Rei-



Severamente dañado por el accidente del 29 de octubre, el "12 M" ha podido continuar la prueba: aquí lo vemos cuando cumple los

Francia, estimamos que sobre 1.700.000 vehículos construidos en 1963, 1.450.000 son automóviles, 172.000 más que en 1962.

300.000 Kilómetros a más de 106 Km. por hora

Esta es la más destacable experiencia cumplida por un automóvil Ford, de las plantas alemanas de Colonia, un "12 M", sobre la pista del autódromo de Miramas.

Miramas está situado en el medio de Francia, a 80 km. al NO de Marsella. Un viejo amante del automóvil, BABLOT, construyó después de la guerra de 1914-18 un autódromo cuya concepción está basada en el famoso "Speedway" americano de Indianápolis. El perímetro de la pista mide 5.014 m. 82. Sobre la misma se corrieron muchas pruebas, inclusive el GRAND PRIX del Automóvil Club de Francia, en 1928. Su distancia de los grandes centros urbanos motivó algunas dificultades financieras; la pista entró en desuso y no sirvió que, ocasionalmente, para algunas tentativas de records de resistencia. Así es

ber, presidente de Ford-France, que quiso celebrar así el centenario del nacimiento de Henry Ford, fundador de la marca y pionero de la construcción en gran serie.

La sociedad Francesa de Petróleo B. P. se asoció a la iniciativa del señor Reiber. El 7 de julio de 1963, a las 12 horas, el Taunus 12 M partió bajo el control de los cronometristas oficiales de la Federación Francesa de Deportes Automotores y bajo la supervisión de comisarios de la misma. En virtud de los reglamentos internacionales para este género de records, las reparaciones

eventuales —neumáticos exceptuados— no podían ser efectuadas sino utilizando las piernas y herramientas que se llevasen en el coche.

El 6 de septiembre se batió el primer record: 150.000 kilómetros, a 108,09 de promedio; el día 10, se mejora el de las 100 millas, con una media de 108,23 Km/h.

El 25 de septiembre, 200.000 Km. estaban cubiertos, a un promedio de 108,53 Km/h.; la velocidad se redujo a 107,79 para el 15 de octubre,

1963 FUE EL AÑO RECORD DE FABRICACION DE AUTOMOTORES

Un coche cubre 300.000 kilómetros a 106 de promedio. Hay una novedad absoluta en frenos.

Por
MARCEL REICHEL

Para AUTOCLUB



300.000 kilómetros de recorrido.

cuando se había recorrido 250.000 kilómetros.

El 29 de octubre, cuando el automóvil acababa de cumplir el circuito Nº 56.687 (284.275 kilómetros), el piloto que había tomado el volante a las 2 de la mañana (los 7 conductores se relevaban cada 3 horas), se durmió; el automóvil volcó, dando varias vueltas, pero quedó nuevamente sobre sus ruedas, y el piloto, milagrosamente indemne, pudo lle-

El Ford "Taunus 12M" comienza su carrera de 300.000 kilómetros sobre el autódromo de Miramas.





gar hasta el stand de aprovisionamiento. La carrocería del 12 M estaba bien abollada, pero la mecánica intacta. Se hizo un hábil trabajo de chapistería de emergencia y el coche retornó a la pista. En fin, el 4 de noviembre completó los 300.000 kilómetros. La velocidad promedio quedó en 106,49 Km/h.

El 14 de noviembre el 12 M volvió a salir, y no se detuvo hasta cumplir y sobrepasar los 350.000 kilómetros, esto es, la distancia que separa la Tierra de la Luna en el momento del perigeo.

El Taunus 12 M es un sedán, motor de 4 cilindros en V a 60°, de 80 mm. de diámetro y 59 mm. de carrera, con una cilindrada total de 1.183 cc., tracción delantera, caja de cuatro velocidades. Los neumáticos usados fueron "V10" Kléber - Colombes, 155 x 13.

Los frenos autoestables "Ferodo"

El patinamiento en el momento de una brusca frenada, es una de las más frecuentes causas de los accidentes automovilísticos.

Para que se produzca el patinamiento, es suficiente con que una o más de las ruedas supere el límite de adherencia; esa rueda bloquea, cesa de girar y resbala. El conductor pierde entonces el contralor de su vehículo, que patina, con todas las consecuencias que esto puede entrañar: atravesarse en la ruta, colisión con otro vehículo, un árbol o una pared; o también el vuelco del automóvil.

Para evitarlo se han propuesto diversas soluciones, en especial la instalación de un limitador de presión de frenaje sobre las ruedas traseras, donde el bloqueo es más peligroso. Pero es también necesario tener una

corrección de la presión de frenaje sobre el eje delantero.

Esta es la base del sistema de frenos llamado "Autoestables", presentado por la Sociedad Francesa de Ferodo, que aporta una solución elegante, y, como hemos podido apreciar, realmente eficaz.

Este sistema comporta "un cilindro maestro" de un tipo especial, al que nos referiremos más adelante, y:

- Un circuito primario delantero derecho.

- Un circuito primario delantero izquierdo.

- Un circuito secundario, sobre las cuatro ruedas.

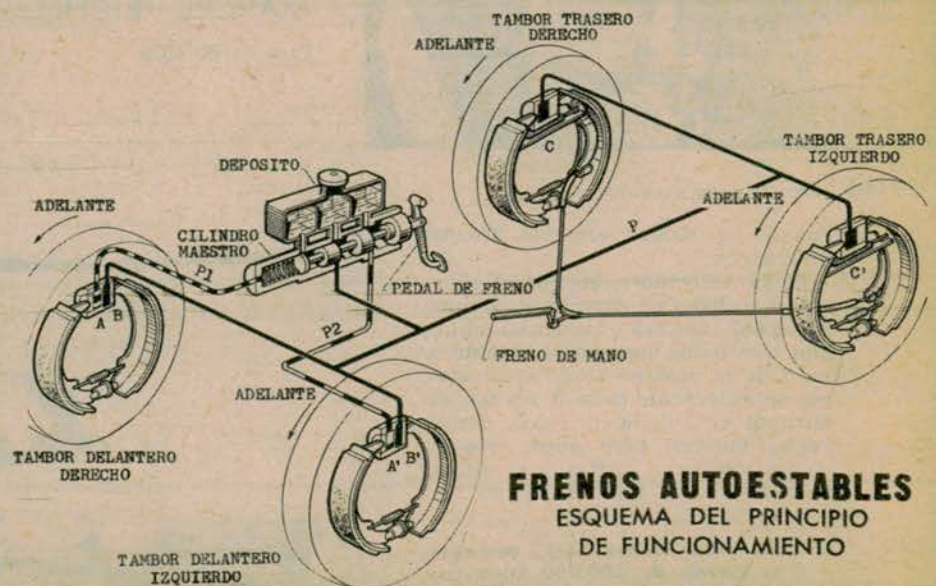
En el esquema adjunto, los circuitos primarios delanteros son repre-

Vista de un automóvil Peugeot 404 equipado con frenos "autoestables" (Patente Ferodo) durante la presentación a la prensa de este nuevo dispositivo, el 21 de octubre de 1963 en MAGNY COURS.

En estas condiciones muy desfavorables (aquí las dos ruedas del lado derecho están sobre unas manchas de aceite), los frenos "autoestables" permiten al automóvil frenar, conservando perfectamente su trayectoria.

sentados en líneas punteadas; el circuito secundario general en líneas planas.

Los cuatro frenos representados en este esquema son del tipo a dos patines en serie, que aprietan con-



FRENOS AUTOESTABLES
ESQUEMA DEL PRINCIPIO DE FUNCIONAMIENTO

juntamente la campana del freno. Los frenos traseros son a "autoaflojamiento", en marcha adelante, y a "autopresión" en marcha atrás.

En cuanto a los frenos delanteros, son de un tipo nuevo, también "autoaflojantes" y "autopresionantes" en marcha adelante; estos dos efectos pueden ser dosificados a voluntad, el uno en relación al otro, gracias al doble comando hidráulico proveniente del cilindro maestro. En marcha atrás, el efecto de "autopresión" es siempre preponderante.

Los tres circuitos —dos primarios adelante y circuito secundario general— son independientes, lo que brinda una garantía en el caso, poco probable, pero que debe preverse, de roturas o de fugas de líquido en el circuito. El cilindro maestro comporta un pistón triple: la parte central acciona sobre el circuito secundario,

conductor (si tiene ese reflejo) haya disminuido su presión sobre el pedal del freno, el esfuerzo de frenaje de las ruedas delanteras disminuye bruscamente, mas la presión del líquido en el circuito secundario también se reduce inmediatamente. Los esfuerzos de frenaje sobre el eje trasero se ven reducidos, la desaceleración disminuye al límite compatible con la adherencia de los neumáticos sobre el suelo, por ejemplo, a sólo 4m/ség. Las ruedas no se bloquearán más.

Si una sola rueda delantera pasa sobre un piso resbaladizo, la presión del circuito secundario disminuirá

también, pero menos que en el caso precedente, y los esfuerzos de frenaje sobre la otra rueda delantera y sobre el eje trasero se verán suficientemente reducidos para evitar todo desplazamiento del vehículo.

Hemos visto personalmente un coche equipado con el sistema "Autoestable" Ferodo, pasar con una rueda sobre una mancha de aceite, el conductor frenar vigorosamente y el coche detenerse sin sufrir ninguna desviación. También lo hemos visto pasar con todas sus ruedas sobre la misma mancha, y detenerse sin desviarse y sin que en ningún momento sus ruedas se bloquearan.

Más importante que poder arrancar es poder frenar



UN NUEVO RENAULT

La nueva versión del Renault R8 tiene un motor de 1108 c.c. de cilindrada, 4 cilindros (diámetro 70 mm., carrera 72 mm), cigüeñal sobre 5 bancadas. Este motor rinde una potencia máxima de 44,5 CV, obtenida a 4.900 rpm.

los dos extremos cada uno sobre los dos circuitos respectivos delanteros.

Para cada freno delantero el circuito primario correspondiente actúa sobre las sopapas primarias como en un freno convencional.

En frenaje normal, el equilibrio es obtenido por la intermediación del circuito hidráulico secundario que realiza un verdadero acoplamiento de los frenos delanteros; debemos decir que si, por cualquier razón, el freno delantero derecho, por ejemplo, tiene tendencia a accionar más energicamente que el izquierdo, el circuito secundario interviene para establecer una compensación, disminuyendo automáticamente el esfuerzo frenante sobre la rueda derecha y elevando el de la rueda izquierda.

Supongamos un automóvil frenando con una desaceleración de 7m/seg., sobre piso seco y que aborda en el curso de la frenada una zona de piso grasoso, sobre la que las ruedas delanteras tienden a bloquearse en razón de la pérdida de "adherencia" al suelo. Aún antes de que el

NO ARRIESGUE LA VIDA DE LOS SUYOS NI LA DE LOS DEMAS

Asegúrese que sus frenos le respondan fielmente usando el fluido, las cubetas y los caños para frenos que, por su excepcional calidad, son adoptados como equipo original por las más importantes fábricas de automotores.



Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

EL NOMBRE MAS FAMOSO EN FRENOS HIDRAULICOS

FABRICADO POR FARLOC ARGENTINA S. A. BAJO LICENCIA EXCLUSIVA Y CONTROL TECNICO DE WAGNER ELECTRIC CORPORATION - U. S. A.

Desde Ushuaia a La Quiaca

COMO todos mis colegas, yo he hecho muchos chistes sobre los médicos y la medicina, que figuran entre nuestros clientes predilectos. Desde luego, esos chistes son merecidos en cierta proporción, pero en el fondo entrañan una tremenda injusticia, porque la contrapartida de aciertos los compensa largamente,

encia sobre un manomóvil flamante, bajo los perfumados naranjos de la plaza Independencia.

Es indiscutible que si el doctor Roux no hubiese descubierto el tratamiento antidiftérico en base del suero de caballo, de otro sería la colaboración que ocupará estas páginas. Sin embargo, según dije, luego hice chistes de todo calibre sobre la medicina y sus cultores, a través de numerosos argumentos cinematográficos, comedias teatrales y artículos periodísticos.

Bueno; la verdad es que no solamente somos ingratos con los "matasanos". La verdad es que somos ingratos con todos los benefactores que, de un modo u otro, nos han salvado y nos siguen salvando la vida a cada instante.

El hombre es un sobreviviente

He aquí un buen remedio contra la neurastenia, que recomiendo a los lectores: hacer el balance de las veces que uno estuvo a punto de pasar al otro mundo, salvándose gracias a detalles aparentemente insignificantes.

El otro día me dediqué a ese inocente

¿CUANTAS VECES ESTUVO UD. A PUNTO DE MORIR?

Un Hado misterioso protege nuestras vidas

Por SIXTO PONDAL RIOS

Para AUTOCLUB
Ilustró D. VILLAFANE

si no en cantidad, por lo menos en calidad, que es lo que importa en estos casos en que está en juego nuestro pellejo.

En lo que a mí se refiere, confieso que los errores de los médicos y de la medicina nunca pusieron en peligro mi existencia. En cambio por lo menos en una ocasión me salvaron la vida de modo patente, incuestionable. Fue hace muchos años, en Tucumán, cuando yo todavía era una criatura. Numerosos recuerdos posteriores se han borrado totalmente de mi memoria, pero por razones que ignoro, puedo precisar con increíble nitidez hasta pequeños detalles de aquellos momentos. El empapelado de la habitación donde yo yacía, enfermo de difteria. El color gris del traje del médico, obeso y bonachón, que me atendía. La angustia de mi padre, ante las dificultades para encontrar el suero recetado. Mi creciente malestar, la llegada de las ampollas salvadoras, y, luego, mi convales-



deporte, y confieso que después la vida me pareció más hermosa. Porque lo cierto es que uno no es un hombre, una persona. Uno es un sobreviviente. Son tantos y tan graves los peligros que nos acechan, y es tan débil y vulnerable el cuerpo humano —que alguien comparó acertadamente con una uva— que resulta un verdadero milagro el simple hecho de seguir existiendo.

Y eso que yo no soy cazador, andinista ni ninguno de esos especímenes que viven como querían Nietzsche y Mussolini, es decir, "peligrosamente", sino un aburrido ciudadano cuya actividad más osada es la práctica del golf. Aún así, varias veces corrí el riesgo de abandonar compulsivamente este delicioso valle de lágrimas, a través de las múltiples y complicadas facilidades que para tal fin ofrece la vida moderna.

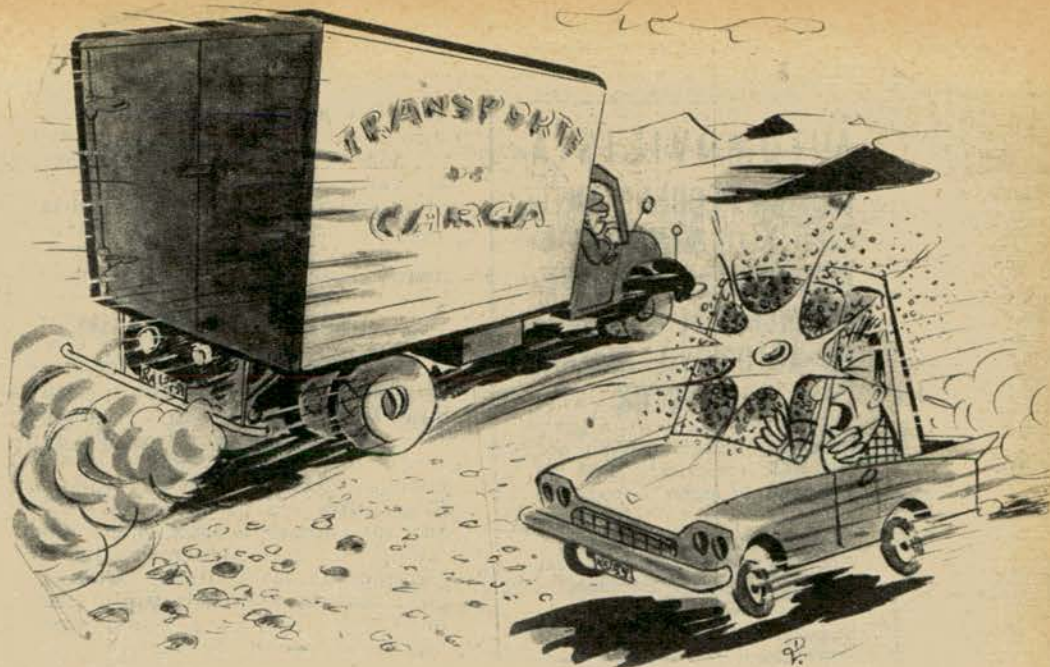
Dado el carácter de AUTOCLUB, me limitaré a relatar aquí dos oportunidades en que el "último viaje" casi lo realicé "sobre ruedas", salvándome gracias a humildes pero esenciales adelantos automovilísticos, en los cuales no se repara como merecen.

El peligro de las piedras en los caminos patagónicos

El primer accidente ocurrió entre Choele-Choel y Bahía Blanca, viniendo de Bariloche en una poderosa chatita "doble cabina". Según se sabe, los caminos de la Patagonia son muy pedregosos. Peligrosamente pedregosos, ya que algunas piedras llegan a tener mayor tamaño que un huevo de gallina. Ello convierte en un juego de azar la maniobra de adelantarse a otro

vehículo, a altas velocidades. No hay precaución posible. Todo depende de que las ruedas del auto que marcha adelante no despidan en ese momento una piedra de gran tamaño. Y de que, si la despiden, no dé en un sitio vital de nuestro coche. Lo único que queda por hacer es apretar el acelerador y confiar en la suerte.

La suerte nos acompañó en aquel viaje hasta la salida de Choele-Choel; pero, de pronto, nos jugó una mala pasada, en el momento menos esperado. Adelante, la ancha y recta cinta del camino se extendía, libre, hasta el horizonte. Ningún vehículo nos precedía. Era la oportunidad de ganar tiempo. La aguja del velocímetro comenzó a avanzar, 100, 110, 115... Por la izquierda, lejos de nosotros dada la anchura del camino, pasaban algunos coches y camiones en sentido contrario. Todo daba sensación de seguridad, cuando, de pronto, ocurrió algo inesperado y terrible, como la caída de un rayo o el sacudimiento de una explosión.

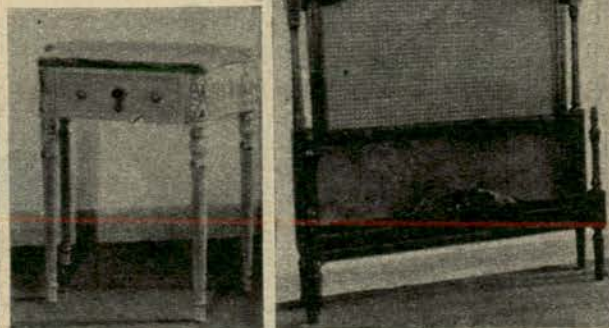


Fue un estallido tremendo seguido de un fuerte golpe de aire que nos echó contra el respaldo del asiento. El conductor, notable volante, pudo mantener cierto control, enderezar el coche y detenerlo por fin junto a la cuneta, después de andar a los saltos sobre la banquina. ¿Qué había pasado? Un camión que marchaba en sentido contrario había despedido lateralmente una piedra de gran tamaño, que fue a estrellarse en nuestro parabrisas con el terrible impacto creado por nuestra propia velocidad. Y esa enorme masa de vidrio del parabrisas, ese amplísimo y grueso cristal que teníamos delante, desapareció instantáneamente en el aire, se pulverizó misteriosamente en la atmósfera, a pocos centímetros de nuestras caras, sin que entrara a nuestros ojos ni siquiera una microscópica partícula que obligara al más leve parpadeo.



BERYS

TRES ARROYOS 1449
AL. Av. San Martín 1700.
59-2865



Original cama de una plaza del incomparable estilo Luis XVI, respaldo esterillado, decorada o lustrada; la acompaña hermosa mesa de luz con tapa de mármol. **BERYS** ofrece el conjunto al excepcional precio de \$ 10.950.-

Agradecemos la confianza que nos han brindado arquitectos y decoradores al consultar y realizar sus proyectos en nuestra fábrica, atendida por personal especializado. Envíos al interior y exterior contra giro con recargo del 10% por despacho y embalaje. Visitenos en **Tres Arroyos 1449, tel. 59 - 2865.**

AUTOMOVILISTA CON UN PEQUEÑO ANTI- CIPO Y 10 MENSUALIDADES, RECTIFIQUE INTEGRAMENTE EL MOTOR DE SU AUTOMOVIL CAMION O TRACTOR

Rectificado completo. Motor enchavetado comprende: Desarme y lavado de motor - Rectificar block con pistones - Anodizar pistones, bujes de bielas y aros - Armar y encuadrar - Rectificar cigüeñal, Bielas y Bancadas - Alesar cojinetes Bielas - Alesar cojinetes Bancadas - Rectificar apoyos árbol de leva y metalizar bujes - Fresar asientos de válvulas - Rectificar válvulas - Rectificar botadores - Cambiar guías de válvulas - Esmerilar, armar y regular válvulas - Rectificar interiores de bielas - Modificar bielas y adaptar casquillos - Cambiar cadena o engranaje de distribución Colocar retén de bancada trasera - Ajuste y ENCHAVETADO - Motor BANCALANCEADO - Materiales de primera calidad - Trabajo garantido.

Chevrolet 37/51	\$ 27.000
Dodge 31/8-1/4	27.000
Dodge 33/8 - 37/53	29.000
Estanciera Ika	26.000
Ford V/8 - 39/48	30.000
Mercedes Benz 170	25.000
Siam Di Tella 1500	21.000
Rastrojero Diesel	24.000
Bergantin Ika	20.000

OTROS: Solicitar presupuesto.
Sacar motor, colocarlo y puesta en marcha, SOLICITAR PRECIOS.

Considere con DETENIMIENTO:
a) Los TRABAJOS que efectuamos a su motor; b) Nuestros PRECIOS y PLANES de PAGOS; c) La GARANTIA DIRECTA por los trabajos realizados. NO se deje SORPRENDER en su BUENA FE. RECUERDE que todo MOTOR necesita trabajos BASICOS INDISPENSABLES que son los indicados en nuestras aclaraciones. Solicite PRESUPUESTOS DE COMPARACION indicando ESOS TRABAJOS.

Decídase por una institución seria:

**ORGANIZACION
"TARPA"**

primera organización argentina
para el reacondicionamiento de
motores

**Av. DE LOS INCAS 4201
CAPITAL**

Teléfono 51-4380

**RECIBIMOS MOTORES
DE TODO EL PAIS**

De pie al borde del camino, todavía bajo los efectos de la impresión recibida, nos palpábamos las caras y nos mirábamos a los ojos, contentos y aterrizados a la vez, convencidos de que acabábamos de asistir a un modesto pero maravilloso milagro de la técnica.

Un vuelco con "Relantisseur"

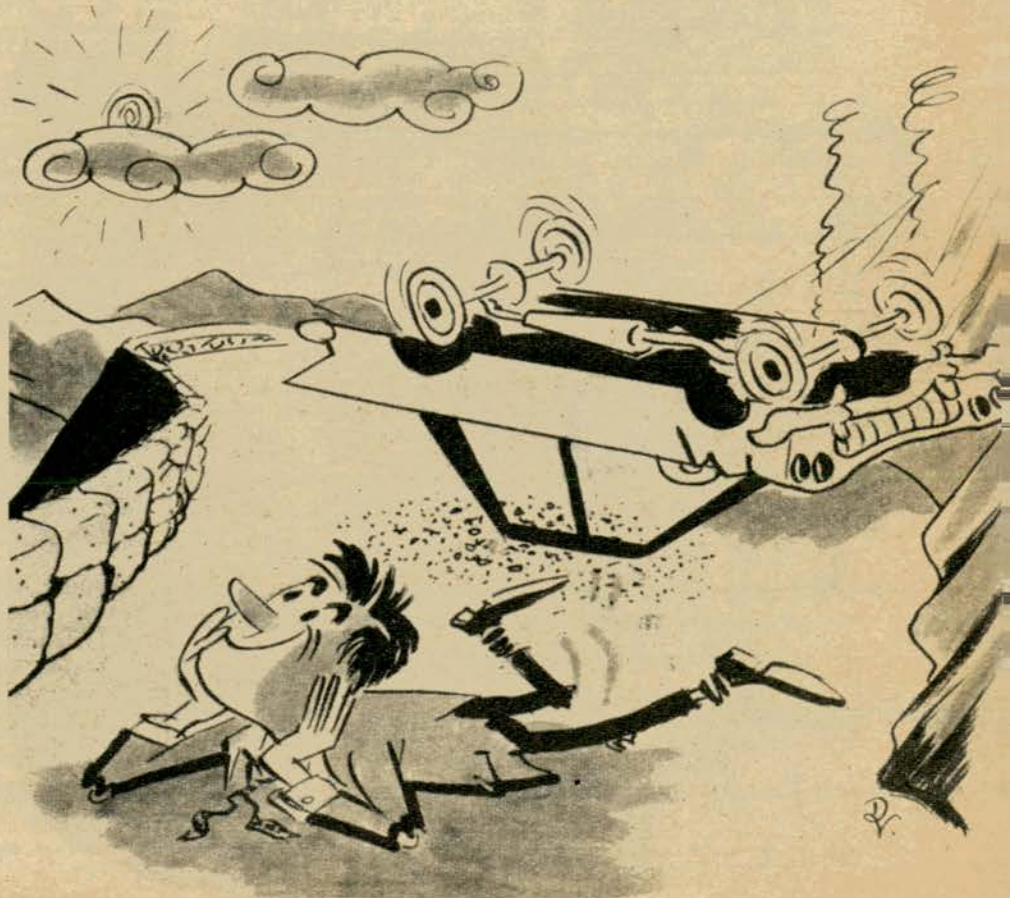
El otro accidente ocurrió en la Quebrada de Humahuaca, yendo desde Jujuy hacia Tilcara. Ibamos seis personas en un "coupé" de gran categoría, que nos habían prestado "con chauffeur y todo". El chauffeur era un nativo del lugar, un verdadero coya, que tenía fama de ser gran conductor en aquellas montañosas latitudes. Yo iba en el asiento delantero, junto a la portezuela. Habíamos hecho algo más de la mitad del camino, que en esa zona atraviesa varias veces el río, cuando al salir de una curva, vimos adelante las señales indicadoras de un desvío, improvisado junto a un puente en construcción. Nadie se alarmó, pues marchábamos despacio y había suficiente distancia para frenar. Pero los frenos estaban mojados, y fallaron. Fue inútil que el coya los apretase a fondo. El coche avanzó con velocidad creciente, en plena bajada. Felizmente, en ese lugar el nivel del camino sobre el río es tan alto como para justificar un paredón de seguridad. Contra él tiró el auto nuestro conductor. Las

ruedas de la izquierda comenzaron a trepar el parapeto. El auto se fue inclinando cada vez más sobre el lado en que yo viajaba. Hubo un momento en que avanzó unos metros en equilibrio. Luego, comenzó a caer sobre mi costado. Vi acercarse el suelo a la ventanilla, sin poder moverme, comprimido por el peso de mis compañeros. Vi las piedras del camino acercándose al cristal de la ventanilla, y a mi cara pegada a ella. Fue mucho más angustiante que el otro accidente, porque lo vi desarrollarse, segundo a segundo. Hasta que se produjo el impacto y el auto se arrastró un trecho sobre las piedras, contra las cuales quedó mi cara.

Y esto es lo increíble: entre mi cara y las piedras, entre mis ojos y el camino, el cristal de la ventanilla se había convertido en una leve y blanca capa de un polvillo impalpable. Algo así como si hubieran espolvoreado talco sobre el lugar.

Y en mi cara, ni un rasguño. Y en mis ojos, toda la claridad de la mañana gloriosa, toda la sublime grandeza del Cielo azul, que yo miraba con emocionada gratitud, como si los contemplara por primera vez.

Yo no sé a quién o quiénes debemos el modesto y prosaico invento de los vidrios inastillables de los automóviles, pero, con el permiso del lector, a ellos dedico el pequeño homenaje de estos recuerdos.



**¿por qué
es MAS
NUEVO el 1500
gran clase ?**

DIRECTA



**porque
FIAT siempre
está al día**

La experiencia que suministran miles y miles de unidades en uso, sumada a un permanente proceso de investigación técnica, hacen que FIAT esté incorporando constantemente a sus modelos todo aquello que contribuya a su mayor confort, seguridad, economía y eficiente funcionamiento.

por eso ahora tiene:

servofreno • suspensión especialmente
adaptada • mayor elevación delantera
máxima estabilidad posterior
sistema de engrase "para siempre"

CALIDAD FIAT

**el 1500
gran clase**

RINCONES DE ESPAÑA

GANADA la batalla de Covadonga (718), los cristianos se lanzaron al recobro de Iberia; y fueron los jefes o comandos de aquellas recias tropas de vanguardia, quienes merecidamente habían de autoennoblescarse después nombrándose adelantados. Título que empezó a usarse — opina Danvila — en el siglo X, pero que no adquirió

autoridad o prestigio oficial hasta que, en 1230, Fernando III el Santo nombró adelantado militar al arzobispo de Toledo "por haber entrado, en son de conquistador, en territorio de Jaén, llegando hasta Cazorla". De estos futuros reyezuelos de "horca y cuchillo" procede la aristocracia española de más rancio y alquitarado histórico. Avanzaban de Norte a Sur, al frente de sus mesnadas, con absoluta independencia unos de otros, adueñándose, palmo a palmo, del agro que les negaba la morisca, y allí donde se detenían por parecerles oportuno el lugar, cada cual, con sus propios recursos, levantaba un castillo. Y el que to-

campos de León y de Castilla una melancolía y un silencio que invitan a rezar, son, nada menos, que la Historia de España y materializan el indómito individualismo hispano. Aunque iguales, sus dueños no se ocuparon de organizar una autocracia, pareciéndoles que asociarse es limitarse, disminuirse. Estos ariscos caudillos del medioevo eran, por instinto, lo que ahora llamamos tipos de "extrema izquierda": voluntades discorlas, anarquizantes, que difícilmente accedían a reconocer el poder represivo del Estado; y como cada cual creía bastarse a sí propio, todos tenían en su castillo al valedor de su libertad.

Sombras reales en los viejos muros

Por sus proporciones ciclópeas, la belicosa majestad de sus perfiles y la importancia de los sucesos históricos de que fue escenario, merece lugar preferente el Castillo de la Mota de Medina del Campo, sito en tierras de Valladolid, a orillas del río Zapardiel. Mu-

EL CASTILLO DE LA MOTA

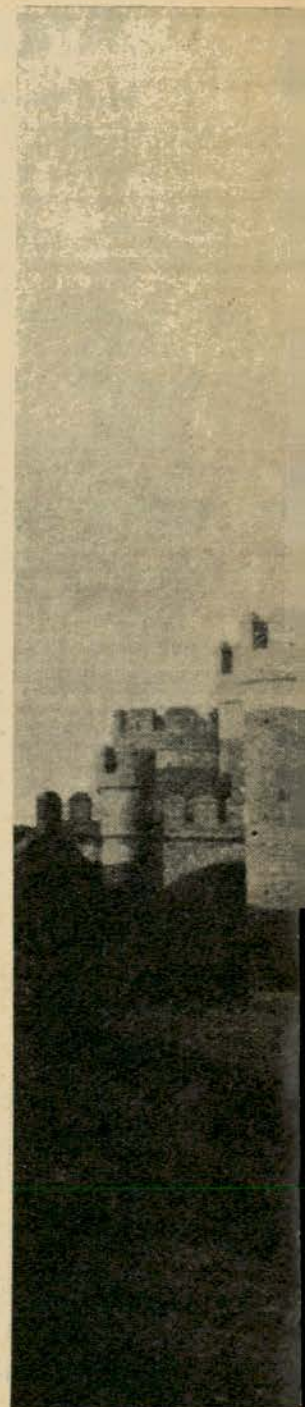
*Sus paredes vieron enloquecer de
amor a una reina y enmarcaron la muerte
de Isabel la católica*

Por EDUARDO ZAMACOIS
Para AUTOCLUB

dos hubiesen avanzado aproximadamente lo mismo, razona el curioso paralelismo de las líneas de castillos que cruzan la Península, de Levante a Poniente.

Esas fortalezas cuyos muros, hoy en ruinas, vierten sobre los

chos historiadores dan por seguro que "la Muy Noble, Muy Leal, Heroica y Coronada Villa de Medina" es de origen celtibero y que gozó de fueros que los romanos juzgaron prudente respetar. Según el docto orientalista Simonet, "medina" significa, en árabe, "ciudad grande", y a su castillo lo llaman "de la Mota" por hallarse sobre la única "mota", altozano o mambra, que quiebra la perfecta monotonía de la planicie — paz de lago dormido — que en aquella región forma horizonte.

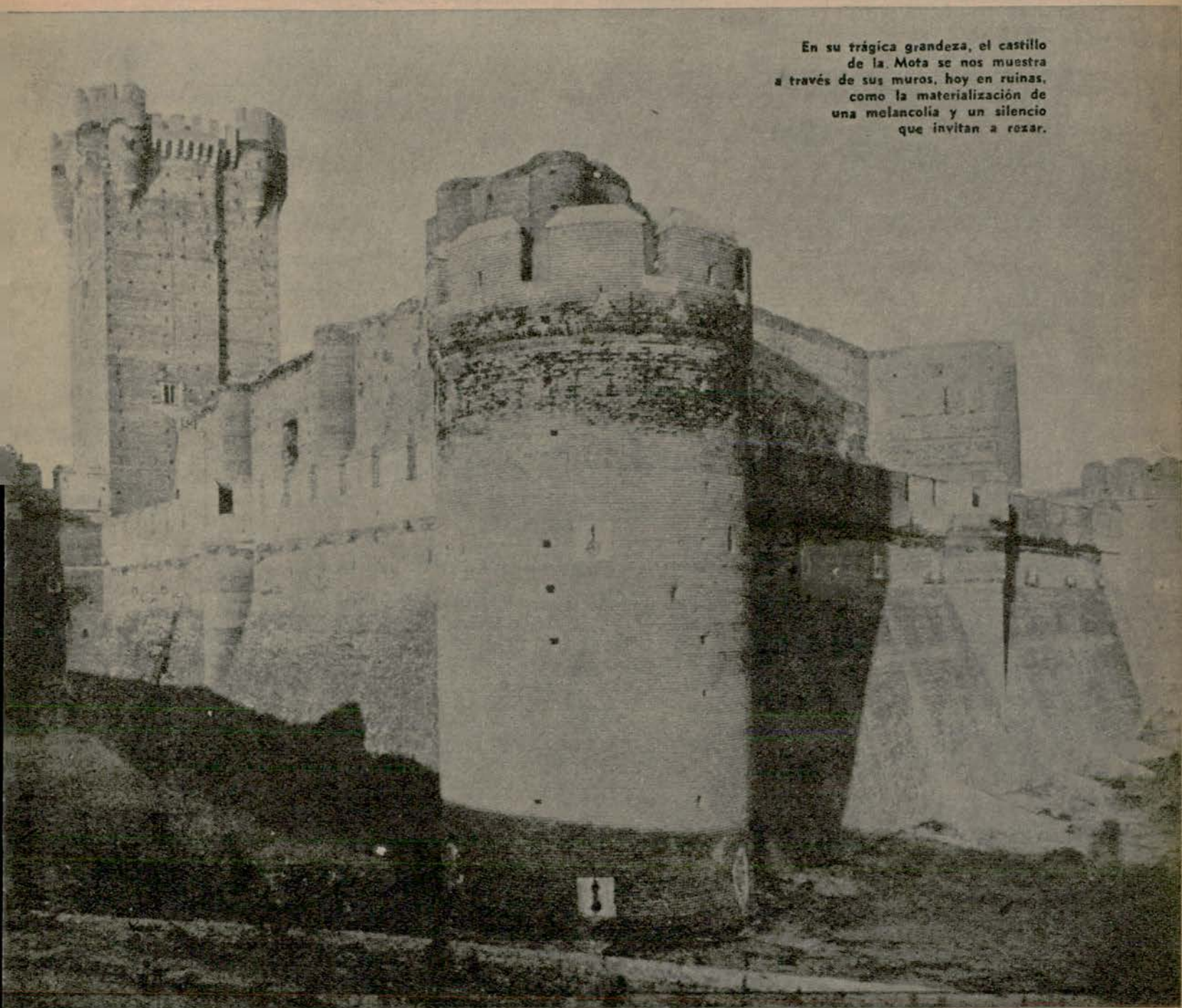


La gigantesca fábrica, todo ella de ladrillo cocido, consta de cuatro recintos. Una sucesión de cubos o torreones circulares, provistos de saeteras, amparan la muralla exterior, tras de la cual hay otras dos, también aspilleras. Poderosas barbacanas custodian el rastrillo, hace muchos años inmóvil, que daba acaso al patio de armas. La torre del homenaje, con sus matacanes todavía intactos, se yergue fina y altiva, y es como una lanza clavada en el añil del cielo castellano. Por los adarves, aunque rotos a trechos, todavía se puede caminar, y los dos corredores subterráneos

César Borgia prisionero del castillo

El castillo de la Mota no es de los más antiguos, y nada o muy poco se cuenta de él hasta la primera mitad del siglo XV, en que ocupó el trono de Castilla don

En su trágica grandeza, el castillo de la Mota se nos muestra a través de sus muros, hoy en ruinas, como la materialización de una melancolía y un silencio que invitan a rezar.



superpuestos que circundan la fortaleza, para más defenderla; se conservan bien. Las casi totalmente arruinadas por el despiadado y sigiloso fluir de las horas son las estancias interiores, las dedicadas al descenso, recargadas de lacerias, arquerías, azulejes y otros adornos del más puro estilo mudéjar; especialmente la llamada "peinador de la reina", de donde es fama que, durante años, no quiso salir la reina que, esperando a su dueño, enloqueció de amor.

Juan Segundo, padre de Isabel la Católica y de Enrique IV el Impotente. En sus ámbitos, por celos infundados, sufrió cautiverio, desde su día de tornaboda, la infortunada doña Blanca de Borbón, primera esposa del rey don Pe-

dro; y allí "el Cruel", su esposo, mandó degollar a Sancho Ruiz de Rojas y al adelantado Pedro Ruiz de Villegas. Entre las figuras históricas que recibieron dentro de aquellos muros hospedaje forzoso están el duque de Calabria, aspirante al trono de Nápoles, y César Borgia, hijo de Rosa Vanozza y del papa Alejandro VI, a quien Maquiavelo considera "el hombre más extraordinario de su tiempo". Su padre le había conferido el arzobispado de Valencia y la púrpura cardenalicia, y el virrey de Nápoles le envió a España, donde con tan limitada prodigalidad se dio a colmar a sus amigos de honores y prebendas que el Rey Católico tuvo a bien guardarlo en el castillo de la Mota. Aquí penó dos años, hasta que, como "dávivas quebrantan peñas", una noche, valiéndose de una cuerda, pudo descolgarse desde una ventana enrejada muy alta, que todavía las gentes enseñan. Y añade la leyenda que el alcaide, Gabriel de Tapia, acertó a verle, y con propósito de matarle le cortó la marama. Pero Borgia, aunque al caer se rompió una pierna, consiguió escapar, jinete en un caballo que adeptos suyos, noticiosos de su huida, oportunamente le habían procurado.

En el castillo de la Mota, Enrique IV el Impotente, celoso del bien plantado caballero don Alfonso de Córdoba, le hizo degollar, alarde viril impropio, a todas luces, de quien mereció el remoquete con que había de calificarle la Historia. Y al arrimo de aquellos muros se sublevaron más adelante los nobles partidarios de "la Beltraneja", enemigos de su presunto padre don Beltrán de la Cueva, el valido del monarca inútil.

Olvido o traición

En años sucesivos cambió de dueño varias veces. En una cédula real o albalá, fechada el 26 de

marzo de 1465, Enrique IV —por motivos acaso inconfesables— lo regaló a su maestresala Pedro de Salcedo, "para que lo tenga por mí en tenencia por juro de heredad para siempre jamás". Más adelante pasó a poder del arzobispo de Sevilla, Alfonso de Fonseca, que bendijo el casamiento del Enrique tantas veces nombrado con la bellísima y muy antojadiza doña Juana de Portugal —a tal marido tal consorte—; y posteriormente lo cedió a su sobrino, el arzobispo de Santiago de Compostela.

En 1473, los medineses, ahitos de soportar las exacciones, impuestos, desafueros y tropelias de toda índole con que el segundo Fonseca, aún más codicioso que su tío, les abrumaba, intentaron apoderarse del castillo, y lo habrían tomado de no acudir el duque de Alba en socorro de los sitiados. Años más tarde, los medinenses simpatizaron con los Comuneros, y asesinaron al regidor Gabriel Nieto por no haberles revelado la carta en que Juan de Padilla les decía que los realistas asaltarían la ciudad; ocultamiento que, a juicio de todos, más tenía de traición que de olvido.

Finalmente, en los albores de la pasada centuria, mientras España libraba contra las tropas napoleónicas una guerra sin prisioneros, el general inglés John Meerle, para asegurarse de que los franceses no volverían a entrar en Medina, la incendió por sus cuatro costados. Remedio más radical no pudo ocurrírseles. Por dicha, las llamas que devastaron la ciudad no hicieron mella en el castillo.

Una mancha gris en la lejanía

Ante los trenes que van de Madrid a Hendaya, la fértil planicie valli-soletana se ensancha interminablemente, sin un resalto, aburrida, tenaz, obsesionante, como una idea fija. En la lejanía oscura el castillo de la Mota cuelga como una mancha gris. Por momentos lo tenemos más cerca, y al detenerse el tren al pie de sus muros, nos empapa y penetra, semejante a un rocío, un silencio cargado de lecturas. Y no es a las imponentes dimensiones de su fábrica, sobre la que han cabalgado seis o más siglos, a lo que debe su impar categoría histórica, sino al recuerdo de las dos mujeres extraordinarias que lo habitaron: Isabel la Católica y doña Juana, su hija.

Cuando matrimonió con Felipe el Hermoso, la mente de doña Juana aún no había experimentado eclipses; empezó a sufrirlos más tarde, al descubrir que su veleidoso marido la engañaba con una flamenca, y no llegó a la locura —dando a este vocablo su cabal alcance— hasta mucho después de enviudar. Antes no. Y tan se daba cumplida cuenta de que sus acciones no eran las condignas a su rango y de lo que de ella se murmuraba, que en una muy discreta misiva fechada en Bruselas, el 5 de mayo de 1505, le decía a un Mr. Veyre: "No me debo maravillar de que se me levantan falsos testimonios, puesto que a Nuestro Señor se los levantaron...; que si en algo yo usé de pasión y dejé de tener el estado que convenía a mi dignidad, notorio es que no fue otra causa sino celos". Y para mejor defenderse, añade: "Y no solamente se halla en mí esta pasión; más la reina, mi señora, a quien Dios dé gloria, que fue tan excelente y escogida persona en el mundo, fue asimismo celosa".

No se equivoca, y sorprende ver que en dos temperamentos tan diametralmente opuestos como los suyos una vez más se cumpla el sabio apotegma "de tal palo tal astilla". La calotipia de Isabel aparece en su testamento, en el ítem referente a sus joyas. La moribunda rechaza la posibilidad de que don Fernando se enjoye con ellas para gustar a nadie.

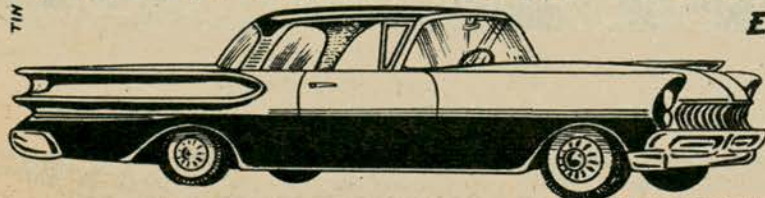
"Suplico al Rey mi señor —dice— se sirva de todas o de las que más le agraden; viéndolas podrá tener continua memoria del singular amor que siempre le tuve, y acordándose de que le espero en el otro siglo, con esta memoria pueda más santa e justamente vivir".

(Continúa en página 127)

CRISTALES CURVADOS INASTILLABLES

PARA AUTOMOTORES - VENTA Y COLOCACION

ELIMINACION TOTAL DE FILTRACIONES



Mulé y Cía. S.R.L.

PRECIOS ESPECIALES: AGENCIAS Y TALLERES

RINCON 1331-41 T. 23-7044 y T. 26-7004

PROPONE EL A.C.A. SOLUCIONES A DIVERSOS PROBLEMAS DE TRANSITO

A título de colaboración con las autoridades nacionales y provinciales respectivas, el A.C.A. se ha dirigido a varias de ellas con el objeto de señalar algunos factores de entorpecimiento del tránsito y proponer soluciones adecuadas a los mismos.

Estacionamiento de camiones en adyacencias del Mercado de Haciendas

En nota dirigida al ministro de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, don Ricardo Rudi, con relación al problema suscitado por el estacionamiento de camiones de transporte de animales en las inmediaciones del Mercado de Hacienda de La Plata, hace notar el A.C.A. que una de las vías de entrada y salida a la capital, está constituida por la avenida Esteban Crovara. La calzada de esta avenida es extremadamente estrecha, a tal punto que sólo admite la circulación de dos vehículos a la par. En su iniciación, un cartel informa que la misma figura incluida en el plan de repavimentación y ensanche aprobado por ese ministerio para el año 1962.

Por último se solicita al señor ministro quiera tener a bien contemplar la posibilidad de disponer la urgente erectivización del ensanche aludido. Por otra parte, se sugiere se tenga en cuenta la posibilidad de construir fuera de ambos bordes del pavimento, dársenas para la detención de los vehículos de transporte de pasajeros, a efectos de que en ellas se realicen las operaciones de ascenso y descenso.

Problemas que se presentan frente a barreras ferroviarias

En una nota dirigida a la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, las autoridades del A.C.A. hacen resaltar los numerosos inconvenientes ocasionados por algunos conductores de vehículos en las barreras ferroviarias, los cuales aguardan el paso del tren colocándose a contramano, y luego, tras la elevación de las barreras, tratan de retomar la mano, entorpeciendo el tránsito que circula en ambos sentidos. Una medida simple para evitar tales entorpecimientos sería, como propone el A.C.A., la instalación de briquetas en sustitución de las líneas blancas pintadas, que pocos conductores respetan, en el entendimiento de que esa división física detendría a los vehículos, obligándolos a ubicarse en su mano de circulación.

En otra presentación realizada ante el señor intendente municipal de la Ciudad de Buenos Aires, hace notar el A.C.A. los agudos problemas que crea

la llegada de camiones de transporte de hacienda al Frigorífico Lisandro de la Torre y la ubicación de los pasos a nivel sobre la Avenida del Trabajo. La mayor parte de los entorpecimientos en el tránsito está motivada por la obstrucción frecuente y prolongada

que ocasiona el cierre de las barreras del paso a nivel existente sobre Avenida del Trabajo y Tellier.

Para solucionar este problema, propone el A.C.A. se lleve a la práctica un antiguo proyecto, que consiste en trasladar la terminal ferroviaria hasta los terrenos que poseen antes del cruce de la Avenida del Trabajo y, mediante la construcción de un túnel que pasara por debajo de dicha avenida, transportar la hacienda en pie hasta las instalaciones del mercado. Con ello se lograría la agilización del tránsito de la zona y una gran economía de tiempo y dinero.

Por último, y para perfeccionar el ordenamiento del tránsito en la zona referida, se sugiere una serie de medidas tendientes a ese objeto.

**REPUESTOS
LEGITIMOS!**

PARA LOS MILLARES DE DISTRIBUIDORES

prestolite
y **AUTOLITE**

equipados en vehículos de Industria Argentina

TAPAS



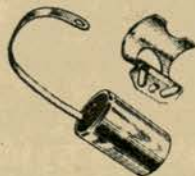
PLATINOS



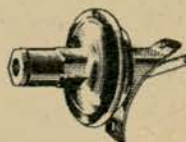
ROTORES



CONDENSADORES



AVANCES AL VACIO



Pídalos
por su marca
prestolite

DISTRIBUIDORES: Beaudéan, Do Porto y Cía; Cadma; C. I. R. A.; De Angelis; Galve Hnos; Goffre Carbone y Cía; Ronchetti Razzetti y Cía; Will L. Smith.

FABRICADOS por **ARGELITE S.A.I.C.** bajo licencia de Prestolite International Corporation, Toledo, Ohio, U.S.A.

ciudad ha encendido ya las luces de su feria y se bajan ruidosamente las cortinas metálicas.

Esas gentes que se precipitan atropellándose, maltratándose, al asalto de los ómnibus, de los colectivos, de los coches de los subterráneos, de los trenes urbanos —empleados, especuladores, bolsistas, hombres de negocios—, huyen de la esclavitud del trabajo forzado que la ciudad de rostro adusto les impone alejándolos, por todas las horas de su vida, de la luz del sol, del aire de las plazas, de la dulce vida que se desliza por el barrio lejano como las aguas de un río manso bajo un puente.

El barrio, su barrio, es el sueño del trabajador de las



Romanticismo de SAN

*Sólo por los caminos del
amor se llega a conocer
su fisonomía*

Por CORDOVA ITURBURU

Para AUTOCLUB
(Ilustró SAUL BOROBIO)

TODAS las grandes ciudades tienen un punto de semejanza, una zona de aproximación de fisonomía casi idéntica o, por lo menos, análoga. Esa zona es lo que se llama la City, en Londres; la rue de la Paix, en París; Wall Street, en Nueva York; La Puerta del Sol, en Madrid; el Centro, en Buenos Aires.

El pulso de la ciudad late allí. Pero es un pulso de fiebre. Un pulso tenso, agitado, doloroso. Hierro y cemento. Calles abiertas como tajos, como desfiladeros a la sombra fría de los rascacielos de hormigón armado y de cristales. Trajines afanosos, angustiados, prisas de hombres de negocios, de empleados, de especuladores; vida dura y hostil, implacable y enérgica, infame y heroica; vida de empresa, de aventura, de sálvese quien pueda, mundo de la oferta y la demanda, de cielo ausente y nubes mancilladas por los anuncios luminosos.

El hombre allí, anónimo en el río de los desconocidos, es, con una frecuencia dominante, una especie de pobre ser inerme, acorralado, una especie de bestia perseguida. El tiempo le pisa los talones, lo muerde con la espuela de los relojes imperiosos. La necesidad taladra sus entrañas. La ambición lo encrespa de asperezas, derrama acíbar en sus instantes. Y la lucha, la terrible lucha de los apetitos martiriza sus nervios y aniquila sus potencias nobles, desinteresadas.

He pensado muchas veces que la City, la rue de la Paix —de paradójico nombre—, Wall Street, La Puerta del Sol, el Centro, no son otra cosa, tal vez, que adelantos del infierno donde el hombre paga su deuda por el mal causado en vidas anteriores, por la culpa de los pecados olvidados.

Y me explico, por eso, esa sensación de huida que producen en el testigo involuntario esos torrentes tumultuosos de desconocidos que se precipitan a la calle, con caras de desesperación, desde los grandes almacenes, desde las oficinas, desde los bancos, a la hora en que la



ciudades. Es la paz, la familia, los amigos, el descanso, la contemplación, el olvido. Es el paraíso, el modesto paraíso prometido a los que mucho sufrieron. Pero para llegar al barrio es necesario purificarse en las llamas de esos purgatorios que son los asaltos y el hacinamiento de los ómnibus, de los colectivos, de los subterráneos y de trenes promiscuos y abigarrados.

El barrio que guarda su secreto

Hay barrios de Buenos Aires — La Boca, el Barrio Norte, Parque Patricios, Belgrano— cuyas características acu-

JOSE de FLORES



sadísimas facilitan toda tentativa de retrato como esas caras, alegría de dibujantes y pintores, en las que una boca genuina, una nariz ilustrada o cualquier otro rasgo sobresaliente, permite, sin mayores dificultades, la fijación de lo fundamental fisonómico. Pero hay otros barrios sin rasgos algunos excesivamente destacados: barrios dulces y humildes hasta en esa modestia de no tentar la paleta y el lápiz aventureros, cazadores de motivos y de pintoresquismo. San José de Flores es uno de estos barrios. Ni popular ni aristocrático. Ni demasiado silencioso de mansiones ni ruidoso de vecindario abigarrado. Pero complejo, perfectamente complejo en la diversidad de sus aspectos, tiene, sin embargo, una personalidad, una fisonomía. Pero esa personalidad, esa fisonomía, no entregan su secreto al primero que pasa, sino a la asiduidad del cariño. Para entrar en la feliz posesión de ese secreto es necesario haber vagado bajo las arboledas de sus calles, al sol de las mañanas radiantes, en los atardeceres estirados, en las noches

En la Fiesta!



ACIDEZ y PESADEZ ESTOMACAL?

Tabletas Phillips alivian donde Ud. esté!

Sin vaso... sin agua... basta dejarlas disolver en la boca

- Cada tableta —ricamente mentolada— concentra el mismo poder antiácido que la mundialmente famosa Leche de Magnesia Phillips.
- Antiácidas y digestivas, proporcionan inmediato alivio —donde usted esté— a la acidez, pesadez y ardor estomacales.



Tabletas de Leche de Magnesia PHILLIPS

Cómodas de llevar... Fáciles de tomar!

de ámbito agrandado por el romanticismo de algún piano lejano.

Y es necesario, tal vez, algo más todavía. Haber jugado mucho, cuando niño, en sus veredas, en sus baldíos, haber correteado las quintas y haber tenido después de la adolescencia, como es natural, el invaluable regalo sentimental de un amor de atardecer de niña supuestamente cándida que lo espera a uno en la puerta de una casa pequeña con jardincito al frente.

De la importancia del amor en una fisonomía urbana

Considero que haber vivido los altibajos azarosos de un amor en sus calles es indispensable para entrar en posesión del secreto de San José de Flores, para percibir su particular encanto. Y no admito, en este sentido, réplica alguna. Y menos acusación de sentimentalismo.

Para comprender la pampa, el campo criollo, eso medular argentino que va desapareciendo expulsado por la mecanización, es indispensable —lo sostengo— haber montado a caballo, haber corrido en un rodeo, haber tirado alguna vez un lazo. Como es necesario ser capaz de caer de rodillas ante una imagen dolorosa para comprender el alma austera del Escorial o de Avila de los Caballeros. No comprendemos sino aquello a lo que algo de nuestra vida se vincula de manera más o menos entrañable. Y así como por el ejercicio ecuestre se entra en el reino de los pastores a caballo y la fe nos abre las puertas del Escorial o de Avila de los Caballeros, es por los caminos del amor, nada menos que del amor —ese desprestigiado artículo de primera necesidad—, por donde se llega al corazón escondido de San José de Flores. ¿Por qué?, se me preguntará.

Porque el amor —no se atribuya a esta afirmación un propósito tortuoso— es la industria de San José de Flo-

res. Se trata de la expresión de un pensamiento serio. La actividad de La Boca es marítima o fluvial, si se prefiere; la de Barracas y Parque Patricios, industrial; la de Belgrano, los deportes; la del Barrio Norte, subir al auto para ir al cine; la de Flores, el amor.

Esto se explica perfectamente. El hombre, el ser perseguido que hemos visto precipitarse en las bocas abiertas del subterráneo, huyendo de la ciudad, llega a Flores, respira por fin, hondamente, un aire limpio de la gasolina infecta de los automóviles y sus nervios se distienden en la paz de las calles donde el ruido isócrono de sus pasos es una incitación a la vida tranquila. Viene de la agitación trepidante, de la fealdad de los documentos al cobro, de la angustia de las letras y los pagarés, viene del choque enervante con los otros hombres. No es ya otra cosa, ese ser, que una necesidad de paz, una oscura necesidad de ternura y de poesía.

Por las calles que cruza, a través de la penumbra de las arboledas, llegan a sus oídos voces y risas de mujeres jóvenes, y sus siluetas claras ondulan en las veredas y se recortan en el vano de las puertas de las pequeñas casas con jardincito al frente. El necesita la ternura, la paz y el olvido, esos tres perfiles de los muchos perfiles del amor. Con eso ellas lo esperan.

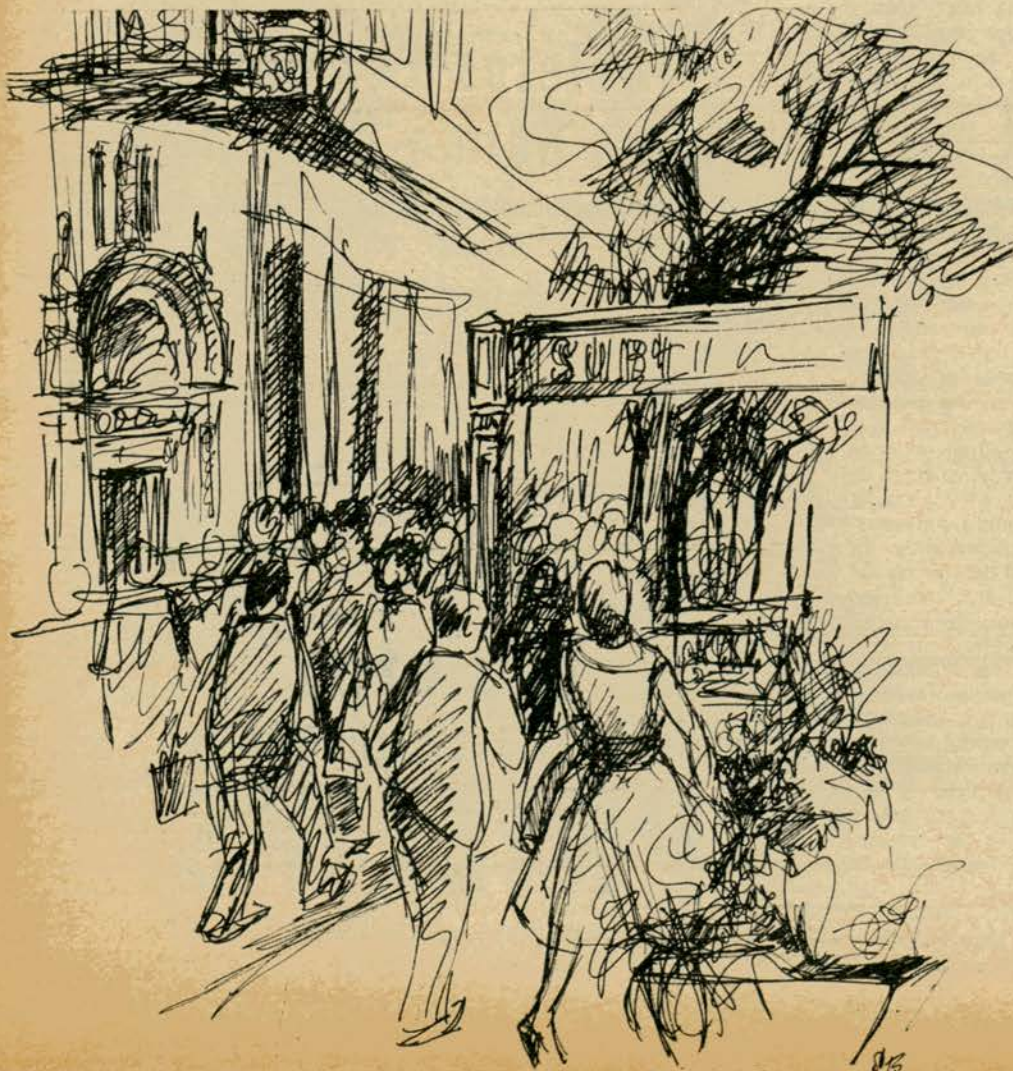
Agréguese a esto el gran cielo de un barrio donde todavía hay casas bajas y hasta jardines. Un gran cielo donde cuando lo indica el almanaque suele asomarse la cara enharinada de la luna. Y donde puede oírse, también, un piano remoto. Y se tendrá —sin necesidad de otros ingredientes— un inobjetable final de ópera y un principio casi inevitable del matrimonio. El pobre ser perseguido por los pagarés, acorralado por el tiempo, bloqueado por las preocupaciones de negocios, por los sobresaltos del alza y la baja de valores, siente que se abre el cielo y ve, entrecerrando los ojos, un porvenir en que brillan los celajes dorados del paraíso.

A menudo ocurre que no es el paraíso lo que luego encuentra. Pero, de todas maneras, ahí están los celajes dorados, el espejismo incitativo de las promesas mentirosas que dan sabor a la vida y sin cuya existencia el índice demográfico de la ciudad decrecería de manera considerable.

Item más

Plátanos y paraísos se enfilan a lo largo de las calles de Flores. Sus aceras corren entre hileras de árboles y los cercos bienolientes de las últimas quintas. El grato olor de la tierra mojada de los jardines se une al perfume penetrante de los jazmines del país. Y el sol, el sol feliz del cielo de Flores, juega con los niños en las veredas, y así como ellos escriben nombres y palabras prohibidas en las paredes, él dibuja en el suelo el perfil inocente de los árboles vistos desde arriba.

Estas bendiciones del mundo no se han olvidado enteramente de Buenos Aires. Para encontrarlas es necesario ir hasta Flores y recorrer sus calles. Pero preguntará algún lector: ¿Es verdad todo esto? ¿Hay un barrio así en Buenos Aires? ¿Queda algún barrio así, todavía? ¿No serán invenciones todo esto? ¿No serán estas cosas pura y exclusivamente cosas de poeta? ¡Ay, señores! Me acuerdo de lo que escribía don Miguel de Unamuno, a causa de inculpaciones análogas. "¡Cosas de poetas! ¡Pero si los poetas son los únicos que tienen cosas! ¡Los demás sólo tienen sombras de cosas!"



EL A. C. A. HA INSTALADO SEÑALES ESPECIALES EN LA CIUDAD DE LA PLATA

CUMPLIENDO con el plan de señalamiento convenido con la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, el A.C.A. ha procedido a la confección de las primeras señales especiales, de una serie a colocar en las intersecciones de caminos correspondientes a la red provincial.

Estas pantallas, de gran amplitud y visibilidad han sido emplazadas en la rotonda existente en la ciudad de La Plata, en la Avenida de Circunvalación y calle 60, e indican, en forma clara y precisa, el modo de adoptar las distintas rutas que se bifurcan en la citada rotonda.



La fotografía permite apreciar, por comparación, las dimensiones de una de las señales instaladas en La Plata, para cuyo emplazamiento fue necesario recurrir a los servicios de una grúa.

A LOS SOCIOS DEL A. C. A.

LA División Estaciones del A. C. A. solicita a los señores asociados que al formular sus reclamaciones, sugerencias, felicitaciones, etc., en el Libro de Iniciativas y Observaciones de dicha dependencia, consignen al pie de las mismas los siguientes datos con la mayor claridad posible, a fin de facilitar la identificación de los mismos: Categoría y número de socio, apellido y nombre y domicilio. Igual procedimiento se les ruega adoptar al enviar notas a la Administración central del A. C. A. por los motivos indicados.

PARTICIPACION DE FORD EN EVENTOS DEPORTIVOS

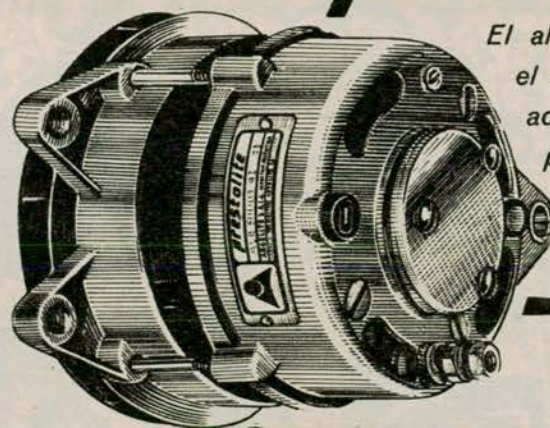
FORD MOTOR ha comenzado un amplio plan de participación de sus coches en Rallyes y carreras de coches de Turismo. Recientemente intervinieron con gran éxito los Falcon (similares a los nuestros), en el Rallye de Montecarlo, donde vencieron en su categoría y se clasificaron segundos en la general. También vencieron en el campeonato de últimos modelos de coches de serie, organizado por el Club de Carreras Automovilísticas de América (ARCA), en Daytona Beach, Florida, clasificándose 6 coches de esta marca entre los 10 primeros puestos.

En abril debutará en Le Mans un coche especial, con el que piensan participar también en Nürburgring, Riverside, Laguna Seca y Nassau.

Para ello se formó un equipo de excelentes corredores, entre los que se cuentan a Dan Gurney, Phill Hill, Jo Schlesser, Dick Atwood, Bruce Mc Laren y Roy Salvadori.

En EE.UU. el 90.º de la producción de automotores adoptó el alternador en reemplazo del dinamo.

ALTERNADORES *prestolite*



El alternador resuelve el problema de acumuladores descargados por mucho consumo o marcha lenta en coches, colectivos o camiones.

También en nuestro país se ha comenzado a emplear alternadores en reemplazo de los dinamos, para equipos de origen en vehículos de técnica avanzada.

CONSULTE UN BUEN MECANICO ELECTRICISTA

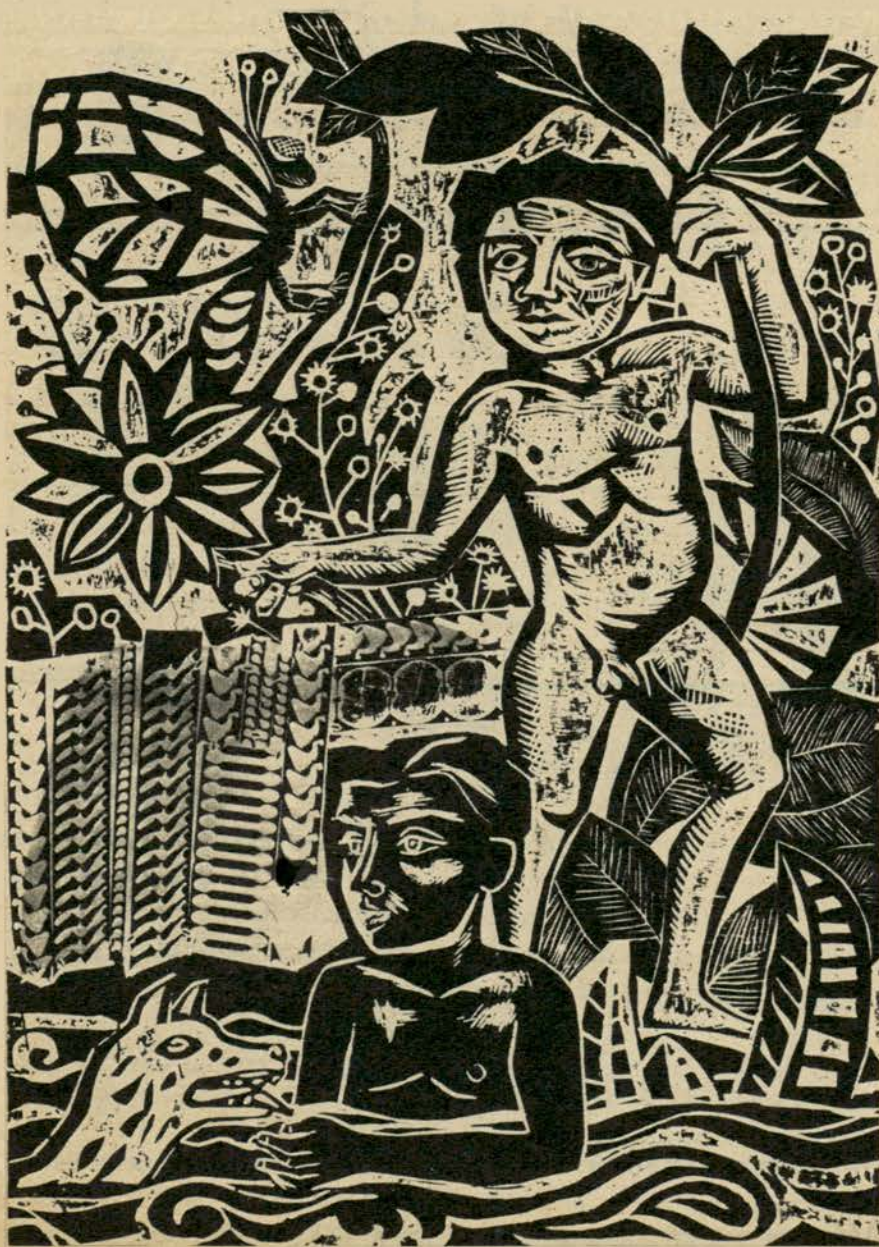
DISTRIBUIDORES: Beaudéan, Do Porto y Cía; Cadma; C. I. R. A.; De Angelis; Galve Hnos; Goffre Carbone y Cía; Ronchetti Razzetti y Cía; Will L. Smith.

FABRICADOS por ARGELITE S.A.I.C. bajo licencia de Prestolite International Corporation, Toledo, Ohio, U.S.A.

ANTONIO BERNI

O EL GRAN RECONOCIMIENTO

(Juanito Laguna, personaje universal)



Por
OCTAVIO
RIVAS
ROONEY

Para AUTOCLUB

DE nuestro país, dijo Giovanni Papini en su diccionario filosófico: "Argentina: un país que tiene muchas vacas y muchas estatuas de generales."

Esa síntesis cruel contiene apretadamente lo que en muchas partes parece pensarse de nosotros. Con anterioridad, se nos conocía también por los patoteros que iban a París a dar testimonio de nuestra "viveza".

Es claro que de pronto se sorprenden ante la presencia de un Bernardo Housay, reconocido en los centros científicos mundiales y premio Nóbel, o de un Mauricio Lasanky, que dicta sabiduría en los Estados Unidos, desde donde nos llegan a veces sus magníficos grabados.

Ahora es Antonio Berni, el más reciente de nuestros embajadores del espíritu en una competencia internacional, y ha vuelto de la XXXI Exposición Internacional de Arte de Venecia trayendo para la Argentina el Gran Premio en Grabado y Dibujo.

Por supuesto que el nombre de este rosarino universal ya era demasiado conocido por nosotros para que nos extrañásemos por lo que acaeció en Italia en 1962 con nuestro artista.

En realidad, deben ser muy pocos los trabajadores argentinos en obra del espíritu que hayan logrado realizaciones tan numerosas, que hayan tenido una vida tan prieta en el quehacer artístico.

Gran Premio de nuestro Salón Nacional en 1943, ya había aparecido precozmente en público en la Galería Witcomb de Rosario, en 1921, y participó asiduamente en los salones nacionales desde 1925.

Sería largo hacer una historia de toda la gran aventura creadora de Antonio Berni, cuya inquietud lo llevó a

participar del cubismo y del surrealismo, hasta llegar a este nuevo realismo en que lo encontramos ahora.

Profesor de dibujo en la Escuela Nacional de Bellas Artes, miembro de numerosos jurados de artes plásticas, presidió en una oportunidad la Sociedad Argentina de Artistas Plásticos, escribió artículos exponiendo su posición frente a las distintas corrientes estéticas contemporáneas, todo esto mientras sus cuadros se exponían en París, en San Francisco, en Nueva York, en San Pablo, en Madrid, en Santiago de Chile, en Montevideo...

Su preocupación por el muralismo lo llevó a ser uno de los colaboradores del mexicano Siqueiros en oportunidad de su estada en Buenos Aires, y uno de los paneles de las Galerías Pacifico, en el corazón de Buenos Aires, le pertenece. Allí trabajó junto a Lino Spilimbergo, a Urruchúa, a Castagnino, a Colmeiro.

La escenografía y la ilustración de revistas y de libros marginaron su obra general.

En vísperas de un nuevo viaje a Europa, hemos conversado largamente Antonio y yo, sobre cosas generales, y en primer término, por supuesto, sobre problemas de la cultura. Anoto en primer lugar estas palabras suyas:

En general, la prensa no respalda suficientemente la actividad de nuestros artistas. Falta una difusión eficaz. Muchas veces nos sentimos bastante abandonados.

Muy joven, Berni viajó por España, Holanda, Italia, y Bélgica, se radicó en París y estudió allí con André Lothe y Othon Friesz.

De todos esos países y esos maestros tiene siempre hermosos recuerdos, los que hacen encantadoras sus conversaciones entre amigos. Su constante preocupación por la tarea de comunicar con los hombres que es la máxima aspiración del arte, hace que no le sean desconocidos los problemas que se plantean en la literatura, y así es casi obligatorio el cambio de ideas sobre la novela, el teatro, el poema.

Todo eso constituye la sorpresa para el desprevenido que piensa hallar en él sólo al especializado que se preocupa por todo lo que no sea lo suyo.

Conocedor de los "Manifiestos" de André Bretón y de los poemas de Louis Aragón, evoca a veces aquellas batallas de surrealismo con cierta ironía con respecto a los que, treinta años después, quieren resucitar cosas que ya están asumidas y reasumidas por las actuales corrientes del arte.

Quien ha visto de cerca tanta cosa y participado de tantas discusiones, bien puede sonreír mientras dobla las mangas de su tricotón manchado de pintura y decir:

—Lo que hay que hacer es hablar solamente lo necesario. A las escuelas, a los estilos no se los consigue con conversación sino con obra.

Mientras Antonio viaja, yo escribo acerca de él, acerca de sus recuerdos, porque de tanta emoción que pone en ellos, con sólo escucharlos ya son casi míos.

Hay que decir, además, para no olvidar detalle que el acercamiento constante de Antonio Berni a todas las gentes, su comprensión para con el ciudadano común, para con el obrero, para con el campesino, le ha permitido esa expresión emocionada que tiene Juanito Laguna, ese muchacho de las Villas Miseria que fue a triunfar en Venecia merced al pincel de nuestro compatriota.

Casi no habría que decir otra cosa, sino esta afirmación que hiciera él mismo en una pequeña reunión en su taller, años atrás:

—Cuando yo jugaba con una pelota de trapo en un barrio allá en Rosario...

Se podría seguir diciendo mucho. Pero a los fines de este homenaje que no puede pretender ser de ninguna manera presentación, es suficiente.

Ahora Juanito Laguna es ya Universal, porque Antonio Berni salió a defenderlo.

IMAGENES CLARAS EN AGUA SUCIA

Mediante un dispositivo construido por una firma británica de ingeniería, especializada en construcciones y demoliciones bajo el agua, es posible tomar fotografías claras aún bajo el agua más sucia. Fundamentalmente, el dispositivo opera poniendo una burbuja de agua limpia entre la lente de la cámara y el objeto que se desea fotografiar.

En la cumbre de la calidad mundial!

AMORTIGUADORES BOGE

BOGE **B/G**

AHORA EN LA ARGENTINA!

Fabricados bajo licencia exclusiva BOGE, GmbH, Eitorf/Sieg, Alemania, por DAHEC BOGE S. A.

Distribuidores en el país: DIFARA S. A.

Exíjalos en todas las casas especializadas de la República.

ADALBERTO ROSSI Producción



... CON EL PRESTIGIO DE LA MARCA



CORONAS DE ARRANQUE...
más de 200 tipos y medidas para automotores americanos o europeos.

PIÑÓN Y CORONA DE DIFERENCIAL...
y cualquier engranaje de dientes cónicos hypoidales, espirales y rectos de 75 hasta 800 mm. de diámetro.

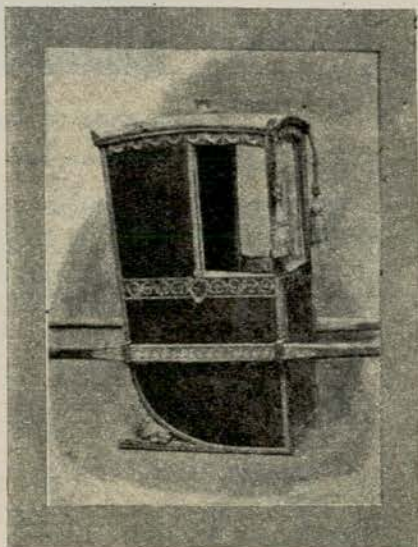
UNICOS FABRICANTES
CASA STEWART S. A.
Comercial, Importadora e Industrial

TUCUMAN 3550 • Tel. 86-2205 - 06 - 07

DEL VIEJO BRASIL



El viejo dibujo de la época nos pone en contacto con una de las "cadeirinhas" que eran los Cadillac de los primeros tiempos de la colonización brasileña.



Las "cadeirinhas" eran pequeños carruajes que al principio fueron el privilegio de empingorotados señores y enriquecidos plantadores y comerciantes.

HISTORIA DE CALLES Y COCHES

Por
HAYDEE M. JOFRE
BARROSO

Para AUTOCLUB

HOY, cuando pasan por las calles céntricas de las populosas ciudades brasileñas los impetuosos ómnibus, las raudas "lotacoes" (traducción motorizada de nuestro colectivo porteño), los taxis que se disparan casi de las manos del conductor para ir a jugar a sus cabriolas sobre la cinta resbaladiza de los caminos, resulta difícil imaginar lo que fueron esas mismas calles, hace un par de siglos, transitadas por las graciosas "cadeirinhas de arruar", que introdujeron al país importantes funcionarios coloniales y los altos dignatarios de la iglesia. ¡Por lo menos hasta que se apoderaron de ellas las hijas de Eva!

Durante los primeros siglos de la colonización, Brasil desconocía lo que eran buenos caminos, y sus primeras líneas de comunicación comenzaron a tenderse en el Estado de Pernambuco (como vemos, merece celebridad por algo más que los canales de Recife o su folklórico "bumba-meu-boi", sobre el que algún día hablaremos); hacíanse imprescindibles medios de transportes especiales en las calles de las pequeñas y grandes ciudades brasileñas, adecuados a su condición: así surgieron esas "cadeirinhas", pequeños carruajes que en un principio fueron el privilegio de empingorotados señores y de los enriquecidos plantadores y comerciantes y, más tarde, algo así como una ficha de identidad económica... Las había de dos tipos: las llamadas "serpentinhas", que eran palanquines cerrados por cortinas, con lujosos asientos en su interior, que casi resultaban lechos por lo cómodos y mullidos, y que los esclavos conducían sobre largas varas de madera. ¿Por qué ese nombre? Quizá porque la mayoría de estos vehículos llevaban dibujada en el techo —algunos, en las cortinas que las cerraban— una serpiente; lo que sí es cierto es que estos carruajes se parecían bastante a los palanquines que los esclavos cargaban sobre sus hombros.

En cuanto a las "cadeirinhas" propiamente dichas, iban suspendidas a las varas que conducían en gruesas correas los cargadores: y cuanto más poderoso su dueño, tanto más furiosos los colores y más lujoso el material con que se lo tapizaba interiormente. Terciopelo y satén eran los predilectos, quedando el color sometido al capricho de sus propietarios; una pareja de cargadores negros, vestidos con lujosa librea de satén azul o de terciopelo encarnado, con profusión de botones y charreteras doradas o plateadas, según el gusto de su amo, y un infaltable sombrero alto coronado con un ramillete de cintas de colores, se encargaban de servir a los coquetos vehículos en el tráfico, que, ciertamente, habría de ser mucho menos endiablado que el de nuestros días.

¡Cuántas historias circulan a propósito de estos singulares medios de locomoción, que hace muy poco tuve oportunidad de ver en una exposición realizada en San Pablo! En las avenidas (o "paseos", como entonces se los llamaba) dábanse cita las más hermosas mujeres, cubiertas de pesadas sedas, engalanadas con joyas donde el oro rivalizaba con la pedería: eran magníficas bellezas, adolescentes u otoñales, ¡tanto daba!, bien alimentadas por los cuantiosos recursos que producían el azúcar, el tabaco, las maderas o los cereales, según las regiones. Viajaban tentando a los paseantes, insultando con su hermosura y esplendor, con las cortinillas recogidas o —las más pudorosas— conservándolas a medio cerrar..., una forma de satisfacer su curiosidad sobre lo que pasaba en la calle y su deseo de verse observadas, admiradas, codiciadas, sin por esto dejar de cumplir con el recato que imponía la época.



Los automóviles, las bicicletas, los carritos de transporte, le hacen guiños burlescos al fantasma de las "cadeirinhas".

sia principal a prender algunos enemigos del Estado —funcionarios "non sanctos", por otra parte—, acto que molestó a ciertas y linajudas familias que tomaron represalias contra el gobierno y, especialmente, contra el desdichado ajusticiador; ¡y ya hemos visto de qué manera!

Pero no siempre las "cadeirinhas" protagonizaban sucesos infortunados y tristes episodios; también el amor nacía en estas "cadeirinhas de arruar" (a propósito, vaya la explicación de su nombre: "sillitas para recorrer las calles", recordando que en portugués "rua" es calle, y "arruar" el acto de remontarlas).

Algunas veces, el amor algo inconstante, como el de la mencionada Chiquinha. Otras, puro, como el de Maria de Solidao Carneiro, hija de un rico médico carioca, que hizo una "huelga de amor" a bordo de su "cadeirinha", sin abandonarla durante cuatro días... hasta que su padre accedió a dejarla casar con su enamorado. En ocasiones, menos sano, como el de Maria do Socorro Araujo Beltrao, que un buen día se olvidó de volver al hogar junto a sus hijas y marido... día que, por sospechosa coincidencia, había trabado conversación por más de dos horas con un apuesto oficial de la guardia del gobernador; a veces, como el de Carminha da Graca Silva, que terminó en sangre y luto, después de gran felicidad, por culpa de un marido poco comprensivo, reacio a entender que no siempre la desaparición de una esposa quiere decir infidelidad. (Y, en verdad, no lo era en este caso: Carminha había abandonado la ciudad para acudir al llamado escrito presumiblemente de su hermana, cuando en verdad se trataba de una broma de pésimo gusto que provocó los celos del sesentón marqués de Ribeiras, que por ellos sacrificó a su linda y veinteañera esposa, en uno de los episodios más comentados del Norte.)

Después... las "cadeirinhas" se comercializaron; el pueblo las pudo adquirir o, por lo menos, alquilar en las "plazas de estacionamiento" (si es que así las podemos llamar). Y cuando se amontonaron sobre ellas los años, debieron pagar su tributo al progreso, ese monstruo devorador de emociones y de recuerdos, como los que me devolviera la exposición visitada en San Pablo.

Simplemente hicieron lo único que les quedaba por hacer, con toda dignidad: desaparecieron.

No faltaban, por supuesto, las entretenidas charlas de "cadeirinha" a "cadeirinha"... el chismorreo de práctica... las frivolidades intercambiadas junto al comentario venenoso sobre el atuendo de otra dama o la conducta de una rival... Cuando se cubrían las calles con hileras de estos vehículos, uno más lujoso que el otro, la señal era infalible: ¡casamiento o bautismo! Eran los invitados que desfilaban rumbo a la iglesia o a la casa donde se realizaba la fiesta. Claro que una también podía llevarse sorpresas: cuando husmeaba adentro, procurando ver el lindo rostro de una señora, y se encontraba con un par de mostachos al uso de la época o con una ama acompañando a la criatura de su patrona. Otra cosa sobre casamientos y bautismos cuando se trataba de gente de mucha alcurnia: únicamente su principal protagonista —la novia, o el bebé a bautizar, según el caso— usaba las "cadeirinhas", blancas y sobrias; el resto de la comitiva y los invitados especiales marchaban a pie, detrás.

Noviazgos... amores... adulterios... crímenes... amistades: todo esto hacía en los curiosos vehículos. Por ejemplo, el gran amor del capitán mayor Paulo dos Santos Carneiro, la linda Chiquinha de Souza Menezes, que inspiró una de las canciones más famosas de entonces, tuvo su partida de nacimiento en una de estas "cadeirinhas"... y también la de defunción, cuando un rival más afortunado, desde otro carruaje, lo descolocó del amor de la bella. A su vez, el alcalde mayor de Bahia, don Francisco Teles de Menezes, fue asesinado en uno de aquéllos por sus enemigos, en aquel tumultuoso año de 1683.

E igualmente una "cadeirinha" fue el escenario de otro espantoso crimen que jamás pudo ser vengado, en el que pereciera un alto funcionario del gobierno de Aracajú, casi cien años después, cuando entraba a la igle-



También Ud.

puede lucir

**CABELLO SANO
Y ABUNDANTE**

SIN CASPA NI SEBORREA

- Panten ahora contiene Pantyl, el elemento más activo y reciente del complejo vitamínico B, descubierto y fabricado por Hoffmann-La Roche de Basilea, Suiza.
- Actúa con profundidad, nutriendo y vitalizando a los cabellos en sus mismas raíces.
- Favorece una regular y abundante renovación de cabellos sanos.



PANTEN



LOCION CAPILAR

VITAMINIZADA

64 Autoclub

AMPLIARONSE LAS INSTALACIONES DE LA BIBLIOTECA DEL A. C. A.

Por
**FERNANDO
GONZALEZ
CANICOVA**

Para AUTOCLUB

UN gran pensador inglés, dijo que la "verdadera universidad hoy en día, son los libros"; y esta verdad, a pesar del desarrollo que en la actualidad han tenido las instituciones docentes en el mundo entero, es más cierta que nunca. "Lo que exige un esfuerzo personal, es lo que mejor aprende el hombre por búsqueda y asimilación. Y si bien es cierto que los maestros sirven de guía y orientación, no podemos dejar de reconocer que las fuentes perennes del conocimiento están en los libros".

No podemos ignorar que los cimientos sobre los cuales ha podido el hombre levantar su edificio admirable, haciendo prevalecer el espíritu sobre la materia, es producto de la constante asimilación de enseñanzas que se superan día a día y a través del tiempo, para poder ampliar nuestra mente proyectándola hacia el pasado y ponerla en condiciones de mejor encarar el porvenir. En este sentido, con razón pudo decir Gracián, que "sólo vive el que sabe".

—Estas inquietudes no son olvidadas por quienes dirigen nuestra institución, a través del trabajo encomendado a sus distintos miembros directivos que realizan su labor mediante las comisiones asesoras. En mi caso, acepté la responsabilidad de dirigir la parte cultural y bibliográfica del A.C.A. en un todo de acuerdo con el espíritu que al respecto propiciara nuestro presidente, el doctor César C. Carman.

Es así como, teniendo en cuenta los fines sociales y el camino emprendido en favor de los asociados del A. C. A., superando dificultades en tiempo y lugar, concretamos una aspiración largamente anhelada: la ampliación en el 6º piso de nuestra sede central, de las instalaciones que ya tenía la biblioteca del Club, que resultaban pequeñas e incómodas para el uso diario de los asociados lectores.

Aun cuando especializada en técnica automotriz, tránsito, turismo y reglamentos nacionales e internacionales que hacen a nuestra función

específica, no deja por ello de contener en sus anaqueles, obras de importancia sobre temas de orden general. Obras de Derecho, Historia, Geografía, Literatura; colecciones de periódicos y revistas extranjeras y del país; series de correspondencia mantenida entre nuestras similares del extranjero y organismos internacionales de la jerarquía de la UN, OEA, FIA, etcétera.

Todo este conjunto de obras, folletos, catálogos, diccionarios, fotocopias, reglamentos, etc., hacen que nuestra biblioteca mantenga al día 23.000 fichas clasificadas por el sistema decimal, que resume el archivo general compilado en un catálogo bibliográfico puesto al servicio de nuestros lectores que concurren a informarse sobre temas de su especialidad, reunidos en más de 10.000 volúmenes que conforman nuestro acervo cultural al respecto.

Este importante resultado, desconocido por muchos, traduce la labor del personal especializado que desarrolla sus tareas bajo la supervisión del subgerente, Sr. José Rucci, ante quien me obligo después de seis años como presidente de esta comisión asesora de biblioteca; porque su trabajo no es producto de la improvisación, sino que por el contrario sus conocimientos sobre la materia, adquiridos en el extranjero y en el ámbito local, hicieron que su cometido lograse el éxito pretendido por las autoridades del A. C. A.

La continuidad de esta obra en constante superación, será sin lugar a dudas el mejor premio para los que han visto nacer esta biblioteca, que no solamente jerarquiza a la institución por lo que sí y por sí sola representa, sino que, además, marca con orgullo un jalón más adentro del país en el orden técnico-cultural, por ser reconocida en su especialidad como una de las más importantes del continente americano y de las más completas entre sus similares del mundo.



Totalmente NUEVO Realmente GRANDE



Fernández Balza

Es grande por todo concepto! Más largo, más amplio, con mayor distancia entre ejes, con mayor espacio en el baúl. Y es nuevo en infinidad de detalles!... Alternador en lugar de dínamo, nuevo motor "Slant Six" (inclinado, 6 cilindros) de 137 HP. Nuevo diferencial que aprovecha al máximo la potencia extra del motor. Nuevas campanas de freno, de mayor diámetro. Nuevos colores. Nuevo y lujoso tapizado de gran suntuosidad. Realmente grande... totalmente nuevo...

De prestigio mundial, fabricado en la Argentina

VALIANT

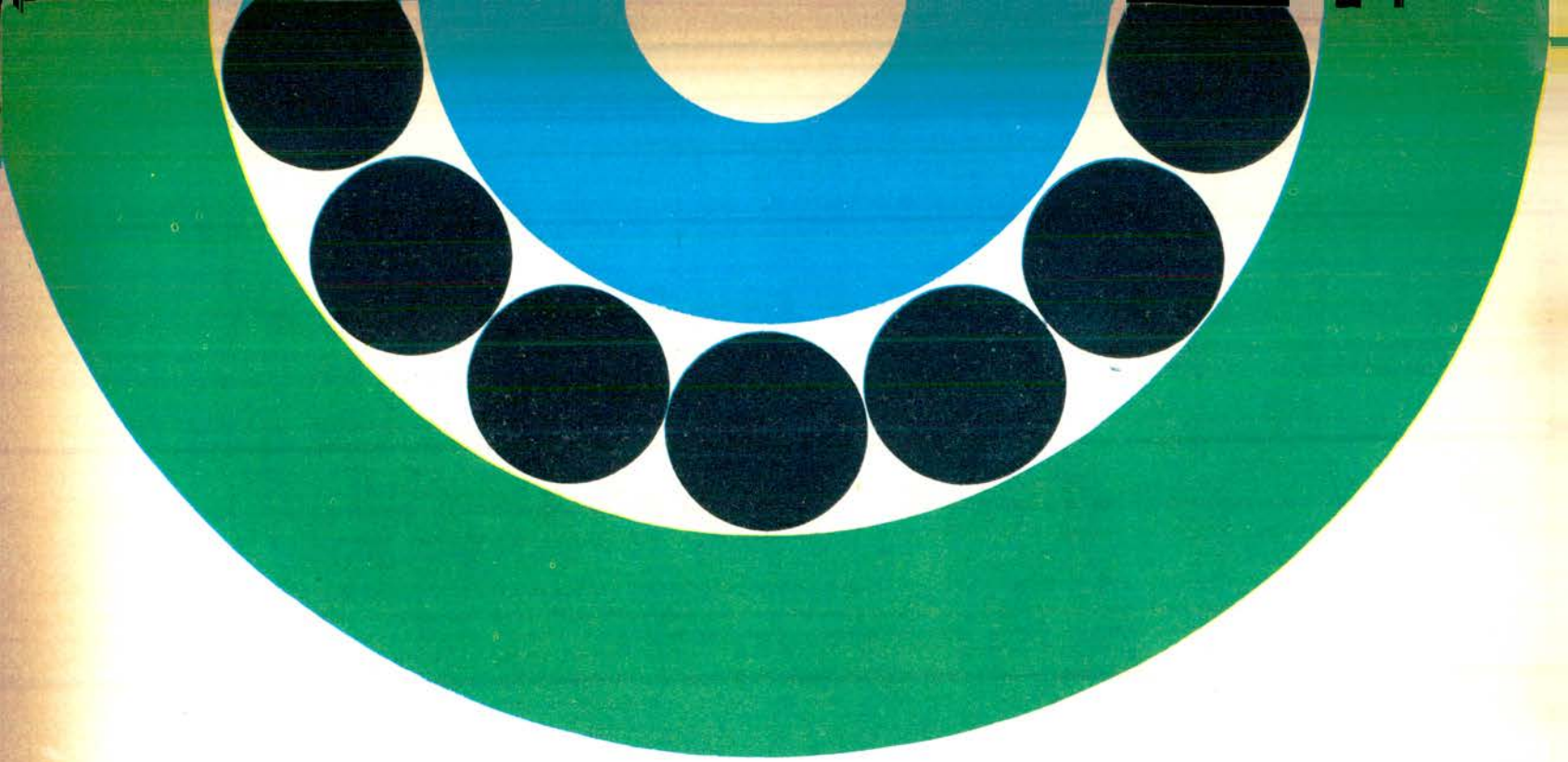
FÈVRE Y BASSET LTDA. S. A.



CHRYSLER
ARGENTINA S.A.



Miembro de la Asociación de Fábricas de Automóviles




**La nueva máquina
de escribir eléctrica**

olivetti 84

La Olivetti 84 es una máquina nueva en su forma; nueva, por la acentuada funcionalidad de los mecanismos electroimpresores que permiten una perfecta uniformidad de pulsación e impecable nitidez de escritura, tanto en el original como en las copias; excepcional, por la robustez de su estructura; ejemplar, por la esmeradísima selección de sus materiales. Es un modelo fundamental de máquina eléctrica que se recomienda a las oficinas y despachos profesionales como elemento de modernismo y eficacia, como instrumento ideal para un trabajo intenso y continuo, destinado a satisfacer el doble requisito de la cantidad y calidad. Es una máquina para trabajar mucho y bien.

**Olivetti Argentina S. A.
Buenos Aires**



 Símbolo de seguridad y economía

DE C. E. SALINAS SE SALE EN CITROËN



¡pruébelo!

Llene esta pequeña planilla, remítanosla por correo,
y gustosamente pasaremos por su casa para
que Ud. maneje y pruebe, sin compromiso alguno, el automóvil más
sencillo, perfecto y avanzado.

C.E. Salinas S.A.

JOSE M. MORENO 351 - T.E. 90-3192

¿Tiene coche?

¿Cuál es su actividad?

¿Necesita un coche práctico, económico, útil para ciudad y campo,
y prácticamente sin gastos de mantenimiento?

¿Usted puede pagar una cuota mínima mensual para tener un coche
de ese tipo?

¿Usted manejó alguna vez un Citroën?

¿A qué teléfono debemos llamarlo para combinar día y hora en que
pasaremos a buscarlo para que Ud. pueda probar personalmente las
bondades del Citroën?


citroën

ALBATROS

Desde el momento en que se arribaba al desembarcadero de Buenos Aires, los viajeros de ultramar eran transportados a tierra firme en desguarnecidos carros.



Domingo de Basavilbaso, fundador del correo en el Río de La Plata, que en 1792 propuso la creación de un servicio permanente de carretas.

LAS CARRETAS a la civilización

1^{ra.}
NOTA



Por las orillas de la ciudad, allá por 1700, las carretas comenxaron a transitar cargadas con frutos del país, como únicos medios de transportes pesados.

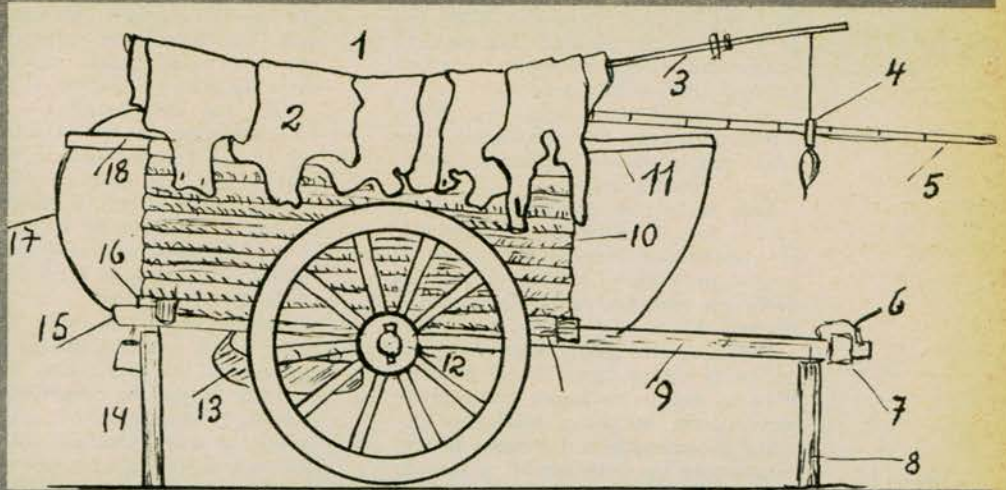
UN equivocado criterio de lo que debieron ser los transportes a mediados del siglo XVI, o un erróneo concepto de lo que constituía el lujo, asociado a los mezquinos intereses de la corona de España, contribuyeron a retrasar en más de medio siglo, la formación de nuestras primeras rutas terrestres. En los años del reinado de Felipe II (1555-1598), fue dictada una Real Cédula relativa al excesivo uso de los coches en América, con el inocultable propósito de contener el fasto que importaba el empleo de este tipo de vehículo, puesto en práctica por dos o tres



de sus más altos funcionarios

La tenencia y uso de estos elementos de transportes, podían, con respecto a la abandonada Buenos Aires, constituir un peligroso medio de contrabando con las próximas posesiones portuguesas de Brasil. Más, en el año 1586 el Teniente de Gobernador de Buenos Aires, Don Rodrigo Ortiz de Zárate, informa a su regreso de Córdoba, haber traído en carretas

Estructura material de una carreta, con indicaciones de sus diferentes partes y nombres. (1) toldo; (2) cueros de potro o vacunos; (3) llamador; (4) trabilla; (5) picana; (6) banco; (7) yugo pertiguero; (8) muchacho; (9) pértigo; (10) quincho; (11) vara; (12) maxa; (13) noque; (14) muchacho posterior; (15) limón; (16) cabexal; (17) buche de cuero; (18) varal.



Abrieron caminos RIOPLATENSE

Por FEDERICO OBERTI
Para AUTOCLUB

un plantel de ovejas, manifestando que "la jornada era tenida por muy difícil".

De esta atrevida empresa no debió ser ajeno el progresista y emprendedor gobernador de Tucumán, Don Juan Ramírez de Velazco, que, en 1593, escribía al Rey de España informándole de su decidida intención de mandar a construir a su solo cargo, la cantidad de cuarenta carretas para ser utilizadas en el transporte de mercaderías y pasajeros. Cada una de ellas sería provista de tres yuntas de bueyes bien fornidos y capaces para cumplir la azarosa empresa. Dos ciudades muy distantes entre sí se proponía unir Ramírez de Velazco: Potosí y Buenos Aires.

La idea de entonces, hoy nos hubiese parecido una descabellada aventura, y como negocio, un desastre.

Además de ser esta extensa ruta una necesidad entre ambos pueblos, la idea venía gestando entre varios precursores, identificados por la misma preocupación.

Conceptos de Basavilbaso

De ella se hace eco, o reproduce la iniciativa cuando ya la rueda era una realidad en los desiertos del Río de la Plata, don Domingo de Basavilbaso, quien, en el año 1792, escribe a su amigo el Conde de Florida-blanca proponiéndole la organización de un servicio permanente y oficial de carretas.

"Ninguno que tenga alguna instrucción —escribía Don Domingo—, de la historia y tradición de estos países, ignora que en el siglo pasado se hacía este camino en carretas desde esta Capital, hasta dicho Reino de Chile, en todas las estaciones del año, y sin impedimento, por una abra o boquete que tiene aquella gran cordillera, en las inmediaciones de la costa Sur, por ser unos países muy abundantes en pasto y aguadas, cuyo camino ocuparon los indios y otras naciones".

Basavilbaso, de este modo, corroboraba con su propuesta la anterior resolución y actitud del gobernador del Tucumán.

Desde entonces, las carretas co-

menzaron a transitar, lentas y seguras, por las escarpadas faldas de los Andes, abriendo sendas, amojonando distancias y creando pueblos.

Y lo hacían con una celeridad insospechada. Algunos años más tarde (1800), cuando era dable presuponer una desleal competencia con los transportes marítimos, las carretas probaban sus ventajas sobre las embarcaciones a vela.

"Desde Buenos Aires a Chile, tomando mulas en Mendoza, se llega antes que un buque a vela arribase al cabo de Hornos" (1).

La ruta en cuestión, comprendía una distancia de 600 leguas y como su promedio de marcha diaria casi nunca era superior a ocho leguas, entre Chile y Buenos Aires el viaje se cumplía en 20 días; Chile-Chuquisaca, 25; Chuquisaca-Lima, 5 días.

En aquel largo trayecto, lo único verdaderamente efectivo eran los puntos señalados entre una y otra ciudad. Los nexos de unión entre ambas, los formaban la soledad, lo intransitable, el desierto infinito, la sorpresiva y constante amenaza de los indios, el frío sobrecogedor o el calor aplastante, los esteros y ríos caudalosos, redoblado todo por la angustia que siempre crea lo ignorado.

"No hay nada artificial —escribe el visitador Arce al Rey de España—

(1) Feuillee, Luis, "Journal des observations physiques, mathématiques et botaniques", (1707-1712).

En este antiguo grabado, las carretas marchan espaciadas, entre sí, buscando los mejores pasos, firmes y sin premura.



ña— (2) en camino ni ríos. Todo está a lo natural. Ningún camino está compuesto. Ningún camino tiene puente, aunque hay muchos a nado”.

En aquel tráfico incipiente, aunque anchurosas las sendas, los encontrados intereses regionales solían chocar violentamente.

Esto es lo que nos hace presumir un bando dado a pregón en 1616 por el gobernador Hernandarias, quien mandó prohibir el tráfico de mercadería en carretas entre Tucumán y Buenos Aires.

Hernandarias debía seguir creyendo en la ligera bondad del caballo. Pero la rueda ya había cobrado su movimiento inicial y cualquier intento encaminado a detenerla habría constituido un acto incivil y suicida para el progreso.

Minucioso informe del visitador Concolorcorvo

En el año 1773, arriba a nuestra ciudad el visitador real Carrió de la Vandera (a) Concolorcorvo, y realiza su viaje de inspección e informa acerca de todas las tierras bañadas por el Río de la Plata, en su recorrido hasta la ciudad de Lima.

“Hasta el año 1747 no hubo establecimientos de correos en Buenos Aires —escribe Concolorcorvo—, ni en todo el Tucumán, no obstante el mucho comercio que tenía aquella ciudad con todas las tres provincias, Reino de Chile y parte del Perú. Los comerciantes despachan correos a su costa, según la necesidad, de que se

(2) Arce, “Breve relación geográfica y política de la gobernación del Río de la Plata, hecha a pedido del Rey de España en el año 1760”. (Archivo del Museo Mitre, Arm. B. Caja 18-18, pieza número 2).

aprovechan algunos vecinos; pero los más escribían con pasajeros, que por lo general hacían sus viajes en carretas hasta Jujuy y Mendoza, viendo sus respuestas” (3).

Los itinerarios de viaje o presuntas cartas camineras que era habitual tomar por entonces, eran dos. Ambas partían de la ciudad hasta arribar a la Villa de Luján; de allí se bifurcaban y uno conducía al Paraguay y el otro se dirigía a Jujuy, Chile, Perú y Potosí.

Concolorcorvo no sólo señala el lugar de las posibles postas a encontrarse en la ruta, sino que, para cumplir mejor su cometido, detalla cuál es la condición material de los vehículos que cumplen sus funciones de transporte, que, por ser totalmente contruados en el país, difieren en mucho de los de España, para adaptarse al medio en el cual deben desenvolverse.

Había carretas de dos capacidades; las tucumanas cargaban 200 arrobas, y 228 las que circulaban por los llanos de Mendoza.

Las que exclusivamente eran destinadas a los viajeros eran más livianas, mientras que las que debían soportar cargas eran más fuertes y pesadas.

“Para cada carreta —escribe el visitador— es indispensable un peón que va sentado bajo el techo delantero, sobre un petacón en que llevan sus trastos, y sólo se apean cuando se descomponen alguna de las yuntas o para cuartear pasajes de ríos y otros malos pasos”.

Una tropa de carretas, regularmente marchaba hasta la diez; de

allí en adelante, hasta media tarde, se procedía al rodeo y muda de los bueyes que proseguirían en marcha.

En el transcurso de estas seis horas, se disponía de la comida para los viajeros, consistente, casi siempre en carne asada, mate, té o chocolate.

Si al reiniciarse la segunda etapa, el tiempo era fresco y la noche clara, el viaje proseguía hasta el amanecer.

Para mayor comodidad y previsión de los viajeros distinguidos, Concolorcorvo aconsejaba portar una carpita en forma de tijera, de modo que los criados pudiesen guisar comodamente, sin que se les apague el fuego, considerando muy apropiadas las velas pajuelas, eslabón y yesca.

Troperos, carretas y pasaje

Como todas las diligencias del visitador debían estar encaminadas a procurar fehacientes noticias a los viajeros, no escatimaba una advertencia final, particularmente relacionada con las condiciones o calidades humanas de las tres categorías de troperos que existen.

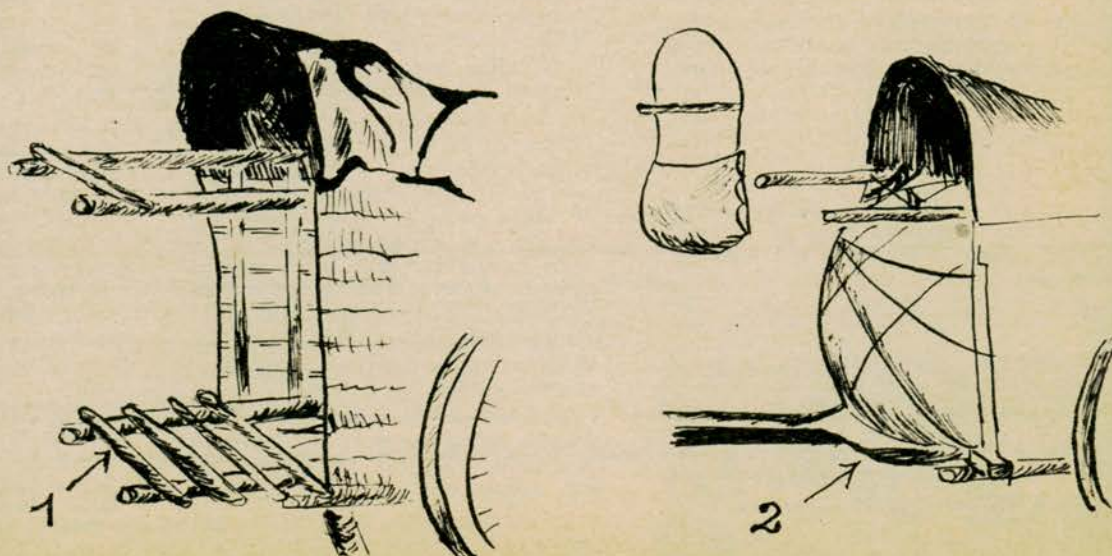
La primera estaba constituida por los hombres más distinguidos de Cuyo y del interior, que remitían a Buenos Aires y Córdoba los productos de sus haciendas, y solían admitir determinados pasajeros a precios muy convenientes.

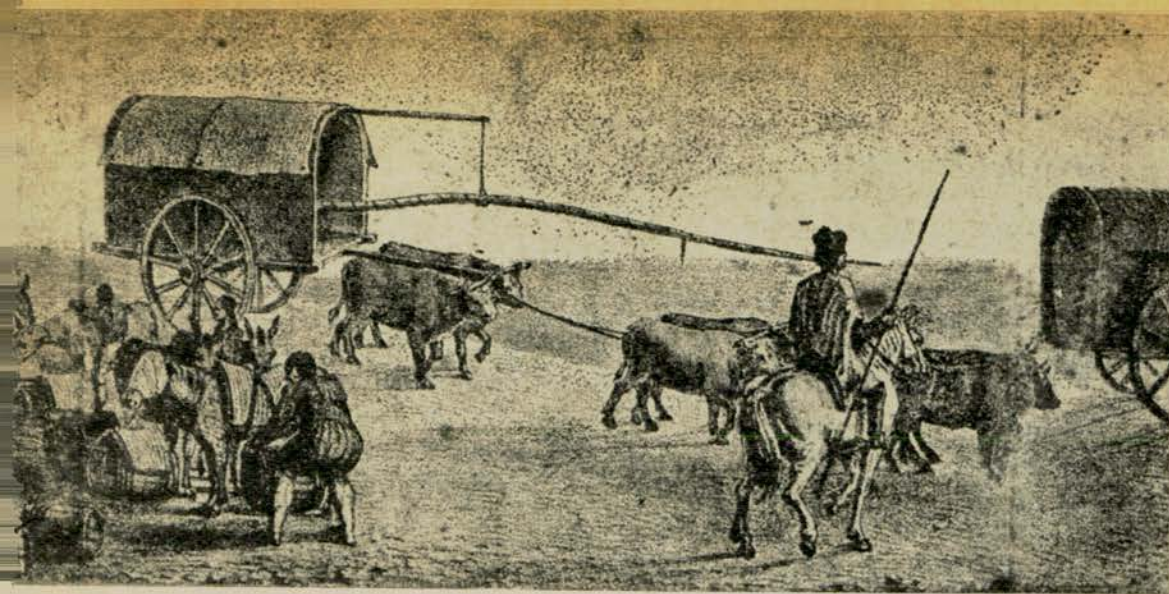
Los de esta primerísima clase, eran conducidos cómodamente en dos o tres carretas; en las restantes iban las cargas o mercaderías destinadas al equipaje del viajero o dedicadas para el comercio.

La segunda clase de troperos y de pasajes, estaba integrada por los dueños de tropas, casi siempre ex

(3) Concolorcorvo, “El lazarillo de ciegos caminantes, desde Buenos Aires hasta Lima” (1773).

Quando se transportaban lanas, cueros u otras mercaderías livianas, se ampliaba la capacidad de las carretas con aditamentos especiales.





Desde Cuyo, carretas y recuas traían a Buenos Aires productos regionales.

peones de los primeros, apenas dueños de sus vehículos, viejos y no muy abundantes en recursos indispensables a la realización con placidez de tan dilatados viajes.

La última estaba compuesta por la categoría de troperos más pobres, de muy escasos medios, por lo que cobraban por adelantado y en los viajes marchaban con mil y una dificultades económicas.

Los troperos de tercera, antes de partir de Buenos Aires, solían tener frecuentes pleitos o disputas con las autoridades, cuando no eran detenidos o sufrían embargos impuestos por sus consignatarios.

Eran los más ladinos en convencer a sus probables víctimas, cuyas inútiles protestas de nada servían una vez emprendido el entretenido viaje.

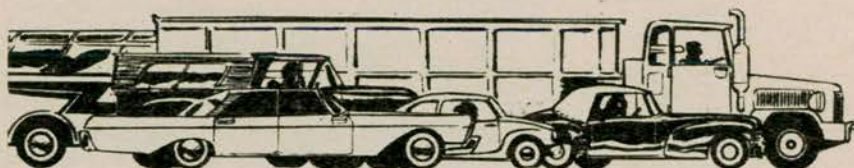
Ya muy entrado el primer cuarto del siglo pasado, cuando todo hacía suponer un mejoramiento de estos servicios de carretas, dice un viajero inglés, no muy inclinado por este tipo de transporte (4): "Apenas es posible concebir vista más extravagante que nuestro carruaje y carro toldado galopando por la llanura sin camino, precedido o seguido por una tropa de treinta o sesenta animales salvajes, sueltos, a todo andar, arrendados por un gaucho y su hijo".

Sin duda, lo que antecede es apenas una muestra pintoresca de la verdad, de la historia inicial de los transportes de las carretas, cuya verdadera función civilizadora, no tiene paralelo o ejemplo con el desenvolvimiento de otros contemporáneos elementos de los siglos XVII y XVIII. •

(4) Head J. B., "Las pampas y los Andes". Notas de viaje. (1826).

Los conceptos y opiniones vertidos por los colaboradores de AUTOCLUB en sus artículos firmados, no expresan necesariamente el pensamiento de la Dirección de esta revista.

HAY 225.528 AUTOMOTORES MAS ¡ATENCIÓN CON LOS FRENOS!



89.338 AUTOMOTORES fueron fabricados en el país en 1960 y

136.190 UNIDADES en el año 1961

225.528 EN TOTAL en sólo dos años

Esto significa un tránsito mucho más intenso en calles y caminos, con las dificultades y riesgos propios de tal aumento de circulación. Asegúrese el óptimo funcionamiento de los frenos de su automotor, haciéndoles colocar

FLUIDOS Y REPUESTOS PARA FRENOS

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS



Fabricados por Farloc S. A.

en su fábrica de J. L. Suárez, Prov. de Bs. As., bajo licencia exclusiva y control técnico de Wagner Electric Corporation, U.S.A.

DIEZ ARGENTINOS EN UN SAFARI

EN el año 1875, Henry Morton Stanley, famoso explorador y periodista —que fue quien halló al Dr. Livingstone cuando éste desapareció en el África— llega al reino de Buganda, parte del actual estado independiente de Uganda, y es introducido en la corte de Kabada Mutesa I, quedando extraordinariamente impresionado por el orden y organización que allí encuentra.

EL
CONTINENTE
NEGRO
DE
MISTERIO
Y
CONTRADICCIONES
ES
PARA
ELLOS
UN
RARO
MUNDO
DE
AVENTURAS

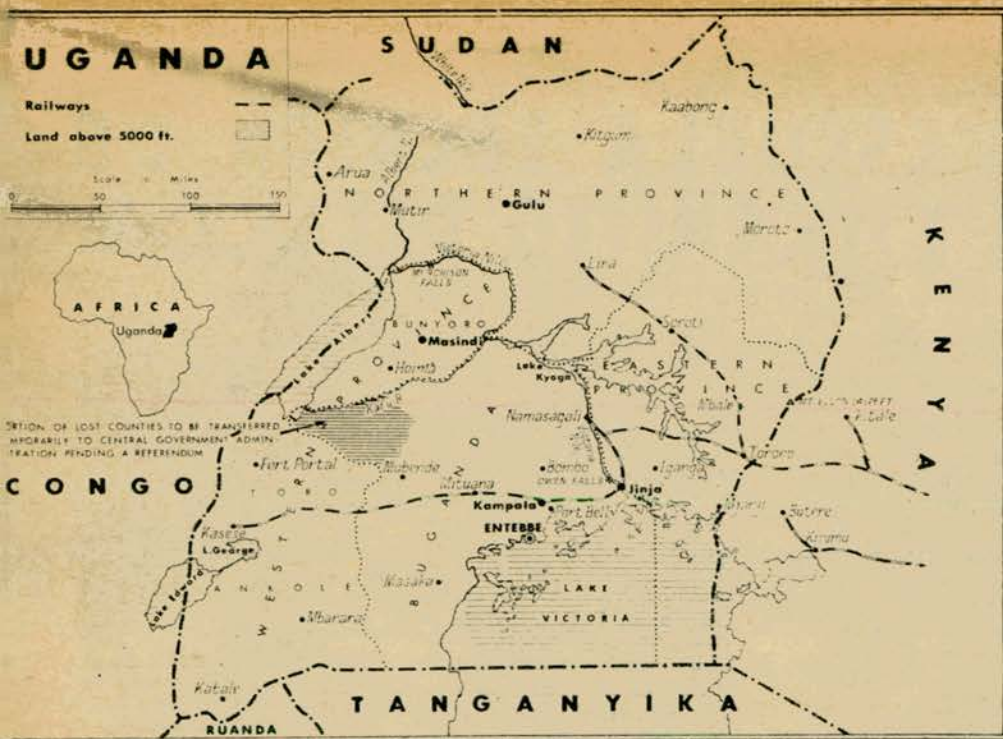
Por
CARMEN
MAYOL
Para AUTOCLUB



EN AFRICA

El lente de las cámaras fotográficas de los operadores de Walt Disney nos tiene acostumbrados a escenas como ésta. Los diez argentinos que han ido a África también las verán, pero sin la tranquilizante distancia que brinda el teleobjetivo.

Aquella época señala el comienzo del descubrimiento del África Ecuatorial por los europeos, paraíso perdido que por la atmósfera de misterio y aventura que le rodea, ejerce sobre ellos poderosa atracción. Tal



El mapa nos muestra la ubicación de Uganda, escenario de esta cacería, en pleno corazón de África legendaria.

vez como ningún otro lugar en la Tierra.

Hoy en día esa atracción persiste. En medio de un mundo cada vez más mecanizado y artificial, todavía existe un lugar en el planeta en el que los animales salvajes viven en libertad, el rugir del leopardo se escucha por las noches y manadas de búfalos pastan en las praderas: es el África, que constituye un verdadero reducto donde el espíritu de aventura del hombre puede refugiarse a soñar y de vez en cuando... convertirse en realidad.

Argentinos al África

Es este espíritu de aventura, sin lugar a dudas, el que ha empujado a un grupo de argentinos pertenecientes al Club Argentino de Caza Mayor a organizar un safari al África. Son ellos: C. Deferrari, José Agustín Nazar Anchorena, Alfredo Vasena, sus esposas y sus hijos Mercedes Deferrari, Esmeralda Vasena, Amandita y Alejandro Nazar Anchorena.

El "Deferrari, Vasena, Anchorena's safari" —como lo han bautizado en Uganda— ha sido organizado con la colaboración del Sr. George Thomas, representante en nuestro país de la "Wild Life Development" de Uganda. Esta compañía se hace cargo de todo lo atinente a la expedición, desde las armas que se precisarán para las cacerías hasta el agua y la última lata de conserva que se ha de consumir durante el trayecto. No pasando por alto, claro está, el personal necesario, "white hunters" y cazadores nativos incluidos.

La partida de los argentinos de Buenos Aires se efectuó a fines de febrero y en viaje a Nairobi, vía Roma, llegarían a la capital de Kenya en época de primavera, an-

tes del comienzo del verano y de las grandes lluvias. En esa capital, sumamente moderna, adquirieron todo su equipo de vestir, consistente en la carga más liviana posible: camisa y pantalón de algodón kaki; sombrero de fieltro de anchas alas (el casco de antaño ha sido descartado por su peso); calzado flexible de suela de goma; shorts y "bermudas" para los días más calurosos. En realidad, Uganda, por hallarse a unos 1.200 metros de altura, es de clima relativamente moderado, y el calor allí reinante durante los meses de febrero y marzo no difiere mucho del que tenemos en esa misma época en nuestra provincia de Córdoba.

En Nairobi, tres "Land-Rovers" proporcionados por la citada compañía, esperaban a los viajeros para dar comienzo al safari. Este, en un recorrido de 3.000 kilómetros,

abarca no sólo Uganda, en donde se lleva a efecto la cacería propiamente dicha, sino también Kenya y la región fronteriza con el Congo. Visitarán aldeas de pigmeos, pasarán por los Montes de la Luna, las fuentes del Nilo y las Murchison Falls, lugar en el que hace pocos años se dio por desaparecido y muerto al escritor Hemingway y a su esposa, los que una vez a salvo y de vuelta en su hogar, pudieron darse el extraño lujo de leer sus propios artículos necrológicos, escritos por la prensa del mundo entero.

El "big" y el "dangerous game"

La caza mayor africana se halla dividida en dos tipos principales: el "big game" y el "dangerous game". Mientra del primero entran: el hipopótamo, el jabalí y todas las diferentes clases de cérvidos. El segundo está compuesto por los cinco grandes: el león, el búfalo, el rinoceronte, el elefante y el leopardo, siendo el más peligroso de todos el búfalo. Este animal, de gran astucia, es capaz no sólo de detectar la presencia del cazador sino también de tenderle trampas, invirtiendo de este modo los tradicionales papeles. Empecinado, nunca abandona el campo de batalla y ha de ser él o su contrincante el que quede allí vencido.

En un territorio como el de Uganda, en el que las distintas especies de animales salvajes abundan, mantener entre ellas un equilibrio biológico es necesario con el fin de que ninguna se extinga. De acuerdo con esto, el gobierno local prohíbe o alienta la caza de unos u otros animales.

Nuestros compatriotas han obtenido una licencia que les autoriza a cazar de toda la fauna existente, excepción hecha de la jirafa y el rinoceronte. De los restantes animales, un ejemplar de cada clase es lo permitido.

Es el "white hunter" jefe oficial del safari, el responsable de que estas y otras reglamentaciones se cumplan, tales como: que nunca se haga fuego desde los vehículos, sino a cierta distancia de ellos y a pie; que ningún animal sea dejado herido, y en caso que llegara a suceder, que el cazador persiga a la presa hasta dar con ella, arrojando la tardanza y el peligro que sea necesario.

Los argentinos llevan, entre otras armas, rifles Express de doble cañón, calibre 470 ó 500 —para la caza del elefante—, y rifles de cerrojo tipo mauser, calibre 375, 405 y 458.

La distancia media que debe separar al cazador del elefante para que haya seguridad en el tiro, no debe superar los 40 metros. En el caso del león esta distancia se acorta, quedando reducida a unos 20 ó 30 metros. Tal vez sea oportuno e interesante recordar aquí, que en caso de ser perseguido por el paquidermo unguulado (vulgo: elefante), se debe huir corriendo en ángulos de 90 grados a fin de despistar su finísimo olfato y pésima vista.

El "Deferrari, Vasena, Anchorena's safari" lleva también un equipo fotográfico y filmador completo, incluyendo 60 rollos de película, 8 mm. Los turnos para la filmación han sido programados desde ahora estableciendo riguroso orden, de modo que en todo momento que se presenten escenas de caza, tres cámaras se encuentran simultáneamente en acción.

Mucho hay de interés para filmar en África; pero si existe algo que merece preferente atención son los Montes de la Luna, considerados el paisaje más portentoso del continente negro, y de acuerdo con los naturales del lugar, punto de donde la luna saca fuerzas nuevas y toma su hermosa luz blanca.

Continente de belleza, continente de misterio y contradicciones, el África sigue siendo el mundo de la aventura.

ESTO ES LA ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO DEL A.C.A.

LA Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, dependiente del Automóvil Club Argentino, es ya una obra cuyo afianzamiento se perfecciona día a día, y cuyos alumnos son la mejor propaganda (aunque ya no necesita de ella), pues son los que se ocupan de difundir con entusiasmo los beneficios de las enseñanzas de sus profesores e instructores.

Inició sus actividades el 2 de abril de 1962. Los cursos se dictan en tres turnos con diferentes horarios, que se adaptan a todos los gustos. El establecimiento funciona bajo la eficiente dirección del ingeniero Gabriel A. Lamarque, un caballero que sabe mantenerse siempre a la altura de las circunstancias, y con igual altura sortear todas las dificultades.

Concurren a ella cerca de dos mil personas, y desde la fecha de su inauguración, hasta el 31 de diciembre de 1963, desfilaron

por sus aulas 3876 alumnos. Agreguemos que otros 16.000 reciben práctica mensual de automovilismo.

La Escuela, cuya enseñanza puede dividirse en tres ramas, abarca un período de Educación Vial, en cuyo transcurso el alumno toma contacto con el reglamento general de Tránsito, los vehículos, su circulación en la calle, disposiciones, luces, accidentes, permiso de tránsito, señalamientos, límites de velocidad; y luego una práctica de cinco a diez clases de "Auto Tariner", los "autitos", como se los llama habitualmente, donde el alumno se va familiarizando con el volante, los cambios, las rutas, etc., para pasar luego a la parte eminentemente práctica con los instructores, en la calle, en las avenidas y calles próximas a

Por
FERNANDO HUGO CASULLO
Para AUTOCLUB

Palermo Chico, donde funcionara la Exposición del Sesquicentenario. Allí, bajo la dirección de expertos instructores, en autos preparados especialmente, con doble mano, realizan la práctica fundamental de la enseñanza. Paralelamente al curso de los "autitos" se sigue uno de Mecánica, bajo las órdenes de don Darío Vicentini, una verdadera enciclopedia sobre "patología e histología del automóvil", sencilla, rudimentaria si se quiere, pero lo suficientemente clara como para que el alumno conozca su coche, sepa cómo se comporta, cómo se mueve, el porqué de su armado, en fin, una serie de conocimientos sencillos y trucos que es necesario aprender. Paralelamente, las clases complementarias con proyecciones luminosas y carteles murales, lámi-

las repletas de cartelones: "Espacio, Escuela"; "Prohibido"; "Velocidad Máxima 40 Kilómetros"; "No Doblar"; "No Encandile", etcétera, para que nos vayamos habituando a sus leyendas, a conocerlos, como conocemos cuanto hay que saber sobre las rutas, las velocidades, peligros, etcétera.

El Laboratorio Psicotécnico de la Escuela merece párrafo aparte. En él se somete al alumno a un examen interesantísimo sobre visualidad, conducción, etc. No creemos que exista en todo el país, en lugares donde se enseña a conducir, laboratorio de tests tan importante como éste. Allí el alumno es sometido a una seria prueba sobre aptitudes para el manejo, reacciones ante encandilamientos, estado físico, pulmones, corazón, pulso, tensión, reflejos, etcétera.

Por su parte, el curso práctico, realizado en lugares apropiados, para esta-

VISERAS o PARASOLES "Tipo MACO"

PARA AUTOS, PICK-UP, CAMIONES Y COLECTIVOS
PARA SIAM: ENTERIZAS - SIN PARANTE - Marca: "3 PPP"



CALIDAD INSUSTITUIBLE
HOJAS DE ALUMINIO PURO - BRAZOS Y MOLDURAS DE BRONCE CROMADO
Suntuosa - Comoda - Liviana

STOCK
DISPONIBLE

PARA ENTREGA
INMEDIATA

Para Compras: Dirigirse a Nuestros Representantes

AL-CROM	- Moreno esq. Jujuy, Cap.	- T. E. 97-1221
ORBILL	- Montevideo 572, Cap.	- T. E. 26-8147
LA CENTRAL	- Warnes 1396, Cap.	- T. E. 58-5474
ZANDWAIS HNOS.	- H. Yrig. 8333, L/Zamora	- T. E. 208-4078
CASA NOVARINI	- Calle 42 No 311, La Plata	- T. E. 20522
DETROIT	- Warnes 1341, Cap.	- T. E. 54-5649
METALGOMA	- Rivadavia 13406, R. Mejía	
AUTOCROM	- Colón 3559, M. del Plata	
ACC. CONDOR	- Independencia 3101, M. del Plata	

ENTREGA Y COLOCACION INMEDIATA

Fabricantes: PERL HNOS. S.A. - Salcedo 3282 - Cap.T. E. 91-0282 y 0604
NECESITAMOS DISTRIBUIDORES EN CAPITAL E INTERIOR



El profesor Darío Vicentini, instructor de educación mecánica, mostrando el funcionamiento de un aparato, en presencia del director, ingeniero Lamarque, docentes y público.

nas, etc.; las mil piezas de un automotor al alcance de cualquiera, para que el alumno se familiarice, las conozca; y todo ello en las aulas que nos vuelven a la infancia y a la juventud; en las aulas donde abundan las mujeres jóvenes, siempre flores exquisitas, con su nota de color; en au-

cionamiento principalmente, cuenta también con un equipo de excelentes instructores. Hay que reconocer en ellos eficiencia y discreción, y muy especialmente, hay que destacar la forma en que van inculcando a los alumnos el respeto mutuo que se deben peatones y automovilistas. ¡Se-



Extraordinarias proporciones, a tono con la importancia adquirida por la Escuela, asumió al acto de clausura de las actividades correspondientes al año anterior, uno de cuyos momentos de mayor interés está aquí registrado.

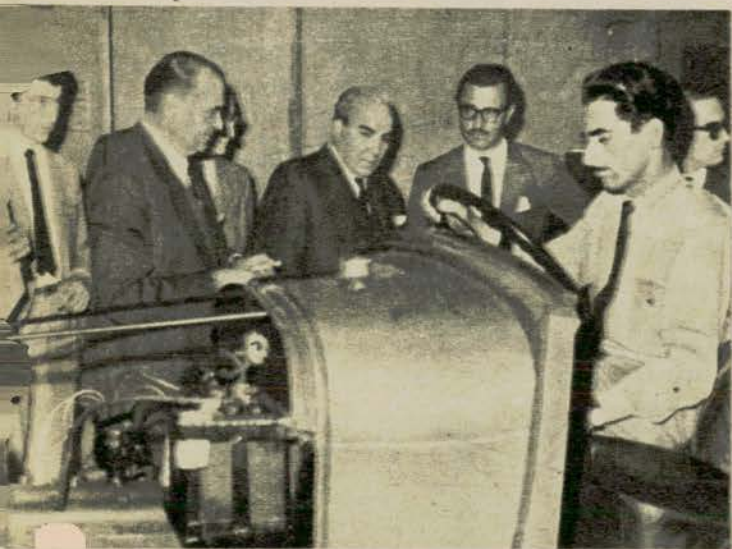
ría interesante de verdad que con el tiempo despertara en todo el país esa conciencia del respeto mutuo.

Y no queremos terminar estas líneas sin destacar algo muy interesante, que sin darnos cuenta casi, puso en funcionamiento el "radar" y el "sonar" de nuestra psicología, al enfrentarnos con caras nuevas, porque cada uno de los cursos presenta caracteres y tipos diferentes.

Ya es un ramillete de bellas jóvenes, el que se enfrenta con dos monjas severas, austeras en sus largas vestiduras negras, como

había que hacer para que no se enredasen los brazos en los giros del volante; o aquel otro señor, muy mayor también, que interrogó sobre lo que cuadraba hacer si se cruzaba una vaca repentinamente en la ruta... ¡Oh amena humanidad! ¡Oh tempora! ¡Oh mores!

Y qué variedad de respuestas, cuando la curiosidad un tanto periodística nos hace interrogar, ingenuamente para no despertar suspicacias ni temores, cuáles han sido las razones que los han movido a estudiar manejo de coches.



El presidente del A.C.A., doctor Carman, el director de la Escuela, ingeniero Lamarque, y un grupo de concejales metropolitanos, durante una visita a los recintos de enseñanza.

un matrimonio de personas mayores que escucha atentamente las explicaciones; a un adolescente de ojazos enormes abiertos al mundo, o una señora, muy mayor ya, que nos asombra, como nos asombró la jovencita que le preguntó al instructor de Educación Vial, señor Dato Montero, cómo

Sí, es cierto que no sabíamos que esta Escuela se nos iba a meter tanto en el corazón, y que nos iba a llevar otra vez al país del lago azul de la infancia y de la juventud. Además de muchas otras cosas, Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, muchas gracias...

VALDE S. R.

ESPECIAL
PARA MANEJAR!



NUEVO MODELO TRENZADO

IDEAL PARA
AUTOMOVILISTAS

40-72-16-569-5
PLANTILLADO
MAMON SPORT
INDUSTRIA ARGENTINA



EL MEJOR CALZADO ARGENTINO

- Gran flexibilidad
- Amplia libertad de movimientos
- Máxima aireación

FLORIDA ESQ. CORRIENTES - CABILDO 2120 - RIVADAVIA 6784
Avellaneda: AV. MITRE 289 - Rosario: CORDOBA 1090
Mar del Plata: RIVADAVIA 2637 - Mendoza: AV. SAN MARTIN 1434
C. Rivadavia: GAL. SAN MARTIN
Fábrica: AV. JUAN DE GARAY 2480 - Bs. As.

TYRESOLES

ARGENTINA DE NEUMATICOS S. A.



SU CUBIERTA GASTADA
QUEDA COMO NUEVA
por menos de la

mitad del precio

Renovación TOTAL
de Talón a Talón

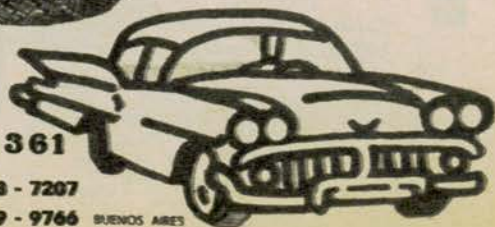
★

con o sin

BANDA BLANCA

★

TOTALMENTE
GARANTIZADA



Rawson 361

TELEFONOS 88 - 7207
89 - 9766 BUENOS AIRES

Autoclub 73

NIÑOS, TITIRITEROS, POETAS Y JUGADORES EN NECOCHEA

Por CHAS DE CRUZ

Para AUTOCLUB

LA reacción del flemático millonario que responde: "¡Qué disgusto tendré el lunes cuando me entere de esto!", al recibir un telegrama al filo del medio día del sábado, debería resultar aleccionadora. Un latino no espera al lunes para disgustarse. Pasa el fin de semana preocupado, llegando a la primer jornada hábil, exhausto y sin perspectiva. A todos nos vendría pensar un poco en el asunto. Aunque la idea deteriore un *week end*.

VISITAMOS hace algunos años a Walter Disney en sus estudios de California. El famoso dibujante nos acompañó toda la mañana en la recorrida por el emporio-imperio que lleva su nombre. Tomamos el lunch juntos, dicho sea de paso, haciendo cola como el *policeman* o el modesto extra de las galerías, en el comedor de *self service*. Con remordimiento, dijimos: "Walt, ya está bien... Vuelve a tus tareas y

deja que un empleado nos acompañe el resto de la jornada... Debes tener mucho trabajo". "Nunca se me han acumulado más problemas —nos repuso— pero son tantos y tan serios, que necesito perspectiva para intentar su solución. Tu visita me vino como anillo al dedo". Y no nos abandonó hasta la noche.

AMBOS episodios tienen idéntica esencia y consecuencia. Y como el que se aleja de un cuadro para estudiarlo en conjunto, alejémosnos de lo que nos obsede, para luego poder enfrentarlo serenamente.

UN ciclista es un tonto que se conduce a sí mismo", según Pitigrilli. Esta vez, el trashumante humorista italiano no estuvo muy acertado, y su peyorativo calificativo es contumaz y parcial. El humorista que no sea objetivo deja de ser humorista. Se transforma en crítico, si-

no confeso, convicto. Y un crítico que hace humorismo en sus críticas, abusa de sus fueros. Corre riesgos dignos de ser tomados en consideración. Que le rompan el alma. O le critiquen humorísticamente sus críticas. Cosa que ningún crítico, por humorista que sea, acepta sin protestar airadamente. (Nadie es más sensible al libelo, a la diatriba, a la censura en suma, que el que censura a los demás en forma descomedida).

PITIGRILLI odiaba a los ciclistas, o por lo menos no les tenía simpatía. Es raro, ya que durante los años que el hirsuto escritor italiano pasó entre nosotros, no tuvo automóvil. Y ya se sabe que fuera de una pinchadura de neumático en día de lluvia y sin teléfono cerca, nada provoca más justificado odio y terror en un chofer urbano, que el bipedo que se conduce a sí mismo por las bacheadas calles porteñas. Con lamentable agilidad mental reacciona por improntus. Da la vuelta o se detiene de improviso. Une la idea a la acción. El que venga atrás, que arree. Mejor dicho, que frene. ¿Que el ciclista se juega la vida? Indiscutiblemente, sí. Y tiene derecho a ello. Su vida le pertenece. A lo que no tiene derecho es a jugar con los frenos ajenos, con el remordimiento ajeno. Porque si bien frente o, mejor dicho, detrás de un impulsivo y suicida ciclista —lo que es redundante— los conductores nos sentimos homicidas en todos los grados, la verdad es que ejecutamos la maniobra con presteza y agilidad máximas.

Dijo Jacob Ben Ami, el gran actor judío, a una madre cuyo crio berreaba a más y mejor en plena representación: *Señora, quiera Dios que su hijo crezca sano y fuerte... pero, por favor, que sea lejos del teatro*". Lo mismo va para los ciclistas. Pedaleen fuerte, muchachos y muchachas... pero lejos de los coches... sobre todo del nuestro.

EL espíritu del hombre es gregario. Vivimos en grandes ciudades porque en comunidad podemos tener luz, cloacas, aguas corrientes y otras ventajas, imposibles sin el más o menos deleitoso hacinamiento humano. Claro está, siempre que no haya cortes de energía eléctrica o del líquido elemento. Y olvidando las colas en los transportes, los semáforos y los zorros grises con dolor de muelas. De los baches es mejor no hablar. Como si Esopo se hubiese quejado de su jiba. O como un film de Isabel Sarli sin baño. O un vanidoso al que se le prohibiera *per vita* el empleo de la primera persona del singular.

UN humorista afirmó que no hay invento francés, norteamericano o inglés, que no haya sido inventado antes por los soviéticos. Así, no importa que Thomas Alva Edison se haya desvelado en Menlo Park para inventar el cine, sonoro por añadidura, desde el vamos. Que en los arrabales de Londres, casi al mismo tiempo, Fretz-Greene brincara de alegría anunciando una suerte de continuación de "las sombras chinescas": la fotografía animada, o sea el cine. O que contemporáneamente, en Lyon, Louis y Auguste Lumière, aterraran a los pacíficos habitantes de la antigua ciudad gala echándoles encima la imagen de un tren en movimiento. A la fabulosa velocidad de 20 ó 25 kilómetros horarios.

SEGUN los norteamericanos, olvidados de que no hay ideas natas ni inventos totalmente originales, al cine lo inventaron ellos. Los ingleses alegan prioridad. Y el *savoir faire* francés se traduce en sonrisitas sobradamente escépticas. Todo lo cual no excluye un cable de la agencia Tass informando que de manera incontrovertible se ha comprobado que el milagro del séptimo arte tuvo su génesis en Siberia. O cerquita no más...

Acomienzos de año hubo un festival infantil en Necochea. El tercero. Además del certamen teatral para niños, se realizó un concurso de películas cortas. Los "cortometrajistas" mandaron films CON NIÑOS, no PARA NIÑOS. Lo que es un grueso error. Presidió el jurado de la muestra el autor de estas notículas, comprobando que los *prohibidos* o *inconvenientes para menores* —terror paterno de sábados y domingos lluviosos—, fueron olvidados olímpicamente por los cineastas. Cosa que sin duda no ocurrirá en 1964, en que por primera vez ha de realizarse con películas *ad hoc*.

A propósito. La mayor parte de las películas presumiblemente para niños, deberían ser vistas sólo por adultos. Adultos con sensibilidad a prueba de escalofrantes lobos feroces, brujas horribles y tempestades que son prodigio de realismo... pero que alteran el sistema nervioso de los chicos. (A no olvidar esto, cortometrajistas argentinos).

DE todos modos, la progresista Necochea ha abierto un surco valiosísimo con el apoyo de la Dirección Nacional de Cultura, del Instituto Nacional de la Cinematografía y del Fondo Nacional de las Artes, además de Argentores y otras entidades. Habrá valiosos premios en metálico para los cortometrajistas, injustamente poco o mal estimulados y nada retribuidos hasta el presente.

AL Tercer Festival Infantil de Necochea sucedió, con intervalo de pocos días, la Fiesta de las Letras, esto es, holgorio de niños grandes, banquete del espíritu de creadores que bajo el sol y sobre la arena rescataron la vigencia de la poesía con la elección de la reina de los juegos florales.

"Un pueblo que hace versos tiene esperanzas..."

LA risa la provoca el contraste, el absurdo, el anacronismo... Va ejemplo freudiano. Sirven mayonesa de espinaca y el invitado de honor, un sabio distraído como todos los sabios (los de los chistes) se unta la reluciente calva con el contenido del plato. "*¡Profesor...! es mayonesa de espinaca!*" —observa aterrada la dueña de casa—. "*¿De espinaca? ¡Yo creí que era de pescado!*"

OBSERVAMOS a los niños en un espectáculo supuestamente infantil. Con la gracia del elefante bailando entre las botellas, un actor provoca bostezos en el auditorio. La letra es tonta y pueril. Pero de pronto atiende el teléfono y dice: "*Teléfono ocupado*". Prorrumpe en carcajadas el piberio, carcajadas que aumentan en volumen a la repetición de la frase. El profesor creyendo que la mayonesa es de espinacas.

VAN Gogh en Quequén, puerto de Necochea. Botes de colores vivos, cálidos. El amarillo es el tono dominante. Parecen, como los pintados por el torturado artista holandés, seres vivos, víctimas lineales de un geométrico derrame de bilis. Suerte de extraños, ventrudos mariscos, prisioneros mediante una cuerda de los plácidos muelles que dormitan la siesta dominguera, mientras ofrecen el espectáculo de su cruda belleza bajo la severa vigilancia de los enhiestos y rígidos silos.

JAVIER Villafañe, poeta titiritero, con su cabeza de Hemingway norteno, recita un poema. Habla de la luna, de los patitos. El corro de niños se agranda. Termina. "*Más*", gritan entusiasmados los purretes. Otro poema. Esta vez con un cervatillo y un león dicharachero. "*Más*". Hay más poemas. La música de sus palabras hechiza a los chicos. Un canto al sol y a la vida. Toda una consagración. ¿Puede aspirar a más un poeta titiritero? Ha establecido una suerte de magnética comunicación con el piberio. El premio mayor lo obtiene cuando un gurrumin lo toma de la mano. "*Vos sos beno*". Y se empina para darle un beso en la rala barba. El premio Nóbel no haría más a Villafañe.

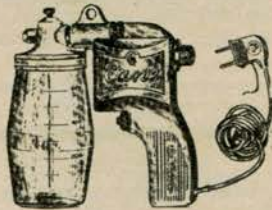
LOS veraneantes están en penitencia. Llueve. Todo el mundo busca pretextos para distraerse, para ocuparse. Olvidan o desconocen la frase de Unamuno: "*Hay que defender el ocio del artista. El ocio es creador*". Y un veraneante es un artista. Aunque sea talabartero. O médico. O chófer. Un veraneante es nada más y nada menos que un ser humano que trata de huir de la rutina.

EL veraneante, quizás sin proponérselo, tiene la oportunidad de encontrarse consigo mismo. Es cierto que todos no somos Beethoven. Pero si aprendemos a estar solos, a dialogar con nosotros mismos, podemos componer, para nosotros, nuestra Novena Sinfonía. Alcanzar una purificación plena. Más trascendente y valiosa que los juegos de salón, fingidos pretextos para huir de nosotros mismos, olvidando o desconociendo que la fuga es imposible. Al escapar, mejor dicho, al intentar escapar, nos llevamos. Arrojamus una bomba de tiempo con boomerang: explota justo al volver al punto de partida.

CUAL es el misterio del juego? A la mayoría de los jugadores, digámoslo en su honor, no la impulsa un afán crematístico. "*El jugador desafía al destino*". Lo pelea. Como un boxeador de tres al cuarto que enfrentara al campeón máximo. Es su par. Su igual. Aunque quede K.O. Y deba acortar el veraneo. Y diga: "*Para qué habré ido a la ruleta*". Y se jure solemnemente: "*Nunca más jugaré*". Lo que es una reverenda mentira. El proverbio árabe lo dice: "*El que juega jugará*".

PARA USO
INDUSTRIAL Y
DEL HOGAR
PISTOLA
ELECTRICA PARA
PINTAR

Cane



UNICAMENTE CON
CORRIENTE ALTERNADA

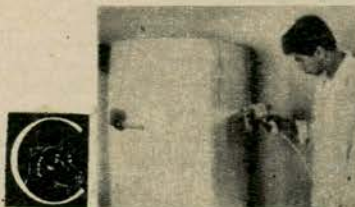
P.A. 123.229 Mod/220 M-N/V.C.A.
Ind. Arg.

PINTE UD. MISMO

Automóviles, Heladeras, Muebles metálicos, Puertas, Ventanas, Persianas, Encere pisos, Interiores, Fumigación de frutales, Hortalizas, Jardinería y todo lo que Ud. necesite pintar, con su línea de accesorios, tubos de aspiración a distancia y picos especiales.



En venta en todo el país: Pinturerías, Ferreterías y casas de Máquinas, Herramientas y artículos del hogar.



GARANTIA ESCRITA DE BUEN FUNCIONAMIENTO

Fabricantes y Distribuidores:
CANE HNOS. S.A.I.C.
Concepción Arenal 2654 Cap. Fed.
T.E. 77-9969

Y su línea más completa en pistolas para pintar.

“EL CAMINO BLANCO”

PRIMER ESLABON DE UNA LARGA CADENA

Por ALBERTO SALOTTO
Para AUTOCLUB

ENTRE las múltiples preocupaciones que tuvo el genial estadista que fue Bernardino Rivadavia, merece destacarse la de dotar a la ciudad de Buenos Aires de un puerto que evitase lo incómodo y antieconómico del sistema del trasbordo en carretillas. Entonces, y durante muchísimos años, los barcos quedaban en la rada por falta de calado y de muelles. Pasaje y carga desembarcaban en carretillas que hacían sus viajes semiacuáticos para la delicia literaria de cuanto escritor extranjero nos visitara entonces.

Para solucionar esos problemas y llevar a cabo su plan, contrató Rivadavia los servicios profesionales de un ingeniero en hidráulica, que llegó a esta ciudad en 1822, acompañado por su familia. Se trataba de mister Santiago Bevans, quien, luego de estudiar la costa del río sostuvo que el lugar ideal para una obra de tal magnitud debía ser la Ensenada de Barragán, en las inmediaciones de lo que luego sería la ciudad de La Plata. Mister Bevans dio razones de orden técnico y económico, que el tiempo se encargó de confirmar. Por otra parte, es bueno recordar que en esas playas habían desembarcado con relativa facilidad náutica las tropas británicas, cuando las primeras invasiones.

No obstante, la obra no pudo concretarse. Es posible que el inconveniente haya sido de carácter financiero, ya que en esa época se vivía en una estrechez económica que dificultaba la realización de cualquier obra de relativa magnitud. Por otra parte, y en honor a la verdad, todavía no habíamos realizado ninguna.

Pero si no se hizo lo previsto, en cambio la personalidad de mister Santiago Bevans resultó importante dentro de la historia de nuestras comunicaciones porque nos legó el tesoro vial de la primera ruta afir-

mada que conocimos. Como llegó a nuestras playas con una misión por cumplir, para comenzar, trazó el camino para facilitar el tránsito hacia y desde el puerto que había ideado. Es muy posible que su diseño no haya sido original, porque se sabe de uno igual aunque sin mayor documentación que así lo atestigüe, salvo algunas relaciones de los años 1813 y 1820 que hablan vagamente de su existencia. Lo cierto es que el compactado de la obra le pertenece en forma absoluta.

El camino de mister Bevans se hizo famoso con el correr de los años por haber sido el primero con fondo firme. Se realizó con conglomerado de conchillas conseguidas en los enormes depósitos naturales que hay en la zona. Esos depósitos o cementerios de moluscos aún hoy siguen dando material calcáreo para el mismo destino.

La sábana de conchillas que se extendió para realizar la obra de mister Bevans determinó que, por su color, se la conociese como “Camino Blanco”. Durante años el tramo fue designado con ese nombre hasta que el 1 de julio de 1844 fue bautizado oficialmente “Rivadavia”, como homenaje al estadista que originó la obra. Pero la ley de la costumbre es más poderosa que las firmas oficiales y por ello no pudo caer en el olvido el primitivo y simpático nombre. Aún hoy, ese camino, que primero dejó de ser blanco por la acción conjunta del tiempo y el tránsito y que ahora “sufre”, como mérito del progreso, la imposición de una negra carpeta asfáltica, es conocido como “camino blanco”. Una prueba de ello es que, hace tiempo, se corrió una importante carrera automovilística en un circuito triangular que partía de Ensenada. En el plano donde se con-signa el nombre de las rectas figura

una con la inscripción siguiente: "Camino Blanco". Ese es el nombre que de generación en generación ha ido conociendo la gente del lugar.

Sigamos entonces con la tradición y mantengamos su nombre inicial. En sus primeros años tenía 12 varas de ancho (10,40 m.) y aún mantiene su trazado inicial. Se sale hoy a este camino desde el cruce de la calle 120 y la diagonal 74 de La Plata.

A continuación trataremos un poco la personalidad de mister Santiago. Era éste cuáquero y vivía según la férrea y austera disciplina de su secta religiosa. Siempre vestía de oscuro, con un levitón de amplios faldones, y su cabeza estaba cubierta permanentemente con un ancho sombrero, que no se quitaba ante nadie, por profundas convicciones sectarias.

Digamos, también, que el levitón de mister Bevans tenía un secreto:

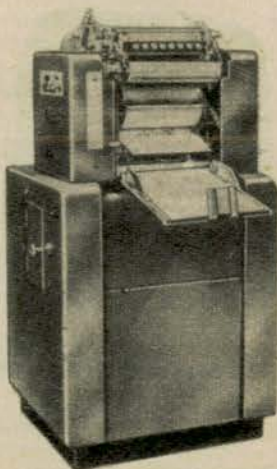
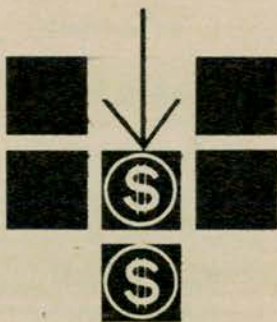
Una noche estaba cenando con su familia cuando cayeron sobre su quinta varios gauchos forajidos. Uno de ellos, al entrar en la casa y a la vista de la sorprendida familia, lo primero que hizo fue acercarse a Bevans con un terrible y bien afilado cuchillo. Los gritos de la mujer sólo se calmaron cuando vio que el individuo —mientras sus secuaces saqueaban la casa— se limitó a cortar los faldones de la vestimenta del cuáquero y salió corriendo junto con los suyos. Eso indicó que los ladrones conocían las costumbres de la familia y que alguno de ellos había trabajado en la quinta, puesto que mister Bevans llevaba en cada faldón una pistola.

En esta misma historia del puerto y del camino intervino otro personaje que no llegó, sin embargo, a tanta importancia: un francés llamado Cattelin, que llegó en la misma época que el cuáquero para realizar idénticos estudios. Era ingeniero militar. Sus usos y costumbres eran el polo opuesto de los de su colega. Monsieur Cattelin oponía a la austeridad del cuáquero vistosos uniformes que exhibía orgulloso en constantes paseos que realizaba a caballo por la ciudad, acompañado por su ordenanza. Este fue el mayor recuerdo que dejó monsieur Cattelin durante su breve estada en estas tierras.

SOLIDARIDAD

EN momentos en que el numeroso público congregado en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires seguía con atención y entusiasmo el desarrollo de la competencia automovilística, en forma inesperada sobrevino el lamentable accidente que puso fin a la vida del aguerrido volante uruguayo Alberico Passadore. Las expresiones espontáneas de congoja se extendieron rápidamente entre la concurrencia, de la cual formaban parte autoridades especialmente invitadas, como el ministro del Interior, Dr. José S. Palmero, y el intendente municipal de Buenos Aires, Sr. Francisco Rabanal. El A.C.A. cumple un deber al destacar la reconfortante solidaridad puesta de manifiesto por las autoridades citadas, las cuales no escatimaron esfuerzos para facilitar a los familiares del malogrado volante toda clase de ayuda, la que estuvo coronada con el avión especial que para transportar sus restos a la República Oriental del Uruguay destinó el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, brigadier Armanini.

ATAQUEMOS A LOS GASTOS FIJOS!



Por la diaria necesidad de requerirse en su empresa un sinnúmero de formularios e impresos, estos llegan a considerarse un gasto fijo permanente en cuya magnitud ya no se repara. Sin embargo, Ud. puede economizar mucho en este rubro:

DETERMINE

el monto total de los gastos anuales de su empresa por impresos en general.

CONSULTE

sobre la posibilidad de imprimir con la real calidad de imprenta que Ud. exige, toda o parte de esa papelería en su propia oficina.

COMPRUEBE

el beneficio general resultante para su empresa por la mayor independencia, agilidad y rapidez.

ECONOMICICE

un 50% anual!... por lo menos!... en los costos de todos esos impresos. Economía real y positiva, ya comprobada por centenares de usuarios en todo el país. Y además obtendrá ahorro de tiempo útil... que actualmente se pierde en gestiones, viajes y demoras.

REDUZCA

sus gastos fijos con una auténtica máquina de imprimir al sistema Offset, marca "ROTAPRINT" especialmente construida para su uso en oficinas.

Rotaprint Argentina

Soc. de Resp. Ltda. Capital \$ 5.000.000.-

* **COMPRUEBELO UD. MISMO EN:** Reconquista 352 Buenos Aires - Tel. 49-5455 y 49-5456

LO QUE UD. PUEDE HACER EN SU AUTO

La duración del motor de su coche depende, entre otros factores, de la lubricación. De allí que el mejor empleo y conocimiento de las características del aceite prolongará la vida útil del motor y ahorrará muchos gastos en reparaciones.

La lubricación reduce al mínimo el efecto destructivo de la fricción. Como sabemos, las superficies que se mueven velozmente rozando contra otras sin lubricación, se recalientan rápidamente y se desgastan debido al efecto abrasivo que se produce entre ellas.

El aceite

Los lubricantes se obtienen de aceites minerales (petróleo crudo), vegetales y animales, que en algunos casos se deben combinar para obtener las características adecuadas.

Estas mezclas de aceites minerales a base de petróleo, jabones y sustancias químicas, son las que forman el lubricante que nosotros usamos en el motor de nuestro coche. Así, la Sociedad de Ingenieros de Automóviles (Society of Automotive Engineers), S. A. E., ha formulado un código de clasificación de aceites para motores y engranajes, en el que los números que siguen a la sigla S. A. E. indican la viscosidad del lubricante.

¿Qué aceite usar?

En general, el fabricante del automóvil indica el tipo y graduación del aceite que se debe emplear en el motor y demás órganos mecánicos, tanto para invierno como para verano. Pero, a veces, sucede que el propietario extravía el "manual" del coche o lo compra de segunda mano y desconoce qué lubricante usar en su motor. Allí comienzan las dificultades.

Salvo en los casos en que el motor esté muy desgastado, lo que se conoce por el alto consumo de aceite o por el humo azulado que sale por el escape, no es recomendable el uso de aceite de una densidad mayor al S. A. E. 20.

Un error muy común consiste en creer que un aceite de mayor densidad lubrica mejor que uno liviano. En el aceite pesado, la mayor fricción entre moléculas puede dificultar la circulación, aumenta la temperatura, gasta más potencia y, por lo tanto, más combustible. También puede que no penetre entre superficies muy ajustadas entre sí. En la duda, conviene usar un aceite liviano y no uno pesado. Si el motor se cuida normalmente, no requerirá aceite más pesado hasta los 50.000 kms. o más. Claro está que, si se observa un mayor consumo y desprendimiento de humo azulado por el escape, se podrá recurrir al S. A. E. 30. También en época calurosa es conveniente usar S. A. E. 30, cuando se va a utilizar el coche por periodos muy

¿QUE ACEITE NECESITA MI COCHE?

Por H. R. C.

Para AUTOCLUB

prolongados, con una temperatura exterior de más de 32° C., pero volviendo inmediatamente al S. A. E. 20, cuando estas condiciones no se cumplan.

Conservación y cambio de aceites

Varios son los factores que inciden para contaminar y ensuciar el aceite del motor. El polvo penetra en el cárter por la toma del carburador, por el tubo de respiración del cárter, por el tubo de llenado del mismo, por el orificio de la varilla de medición, etc.

El polvo actúa como abrasivo y desgasta las piezas en movimiento y es el mismo aceite que, en su circulación, lo lleva y lo deposita en los recodos, llegando en algunos casos a obstruir por completo los conductos de lubricación. De allí la importancia de mantener siempre bien limpio el filtro de aire, el de aceite, etc., que son los que contrarrestan estos inconvenientes. Pero no sólo el polvo ensucia el aceite. Las partículas de metal producidas por el desgaste del motor, las materias extrañas originadas por corrosión y el carbón, producto de la combustión del aceite, se suman al agua que resulta de la condensación de vapores o alguna fisura del block, para formar un sedimento grasoso en el fondo del cárter. Cuando sea advertido este residuo, es imprescindible el inmediato cambio del aceite.

Todo este proceso se agrava en invierno, cuando se hace necesario el uso insistente del cebador para el arranque, pasando, en consecuencia, gran cantidad de nafta a través de aros y pistones, que irá a diluir el aceite depositado en el cárter.

Con todo, el aceite deberá cambiarse cada 3.000 kms., sin tomar en cuenta

su buen estado aparente, y más frecuentemente aún si las condiciones de marcha han sido muy severas o en lugares de mucho polvo.

La necesidad del cambio de aceite se notará cuando éste se torne de un color casi negro y áspero al tacto (tomando una gota de la varilla medidora y frotándola suavemente entre los dedos) o cuando tenga un penetrante olor a nafta. Es importante que el cambio de aceite se haga cuando el motor haya alcanzado su temperatura normal de funcionamiento, para tener la seguridad de que el lubricante se ha diluido suficientemente y puede arrastrar así toda partícula dañina que contenga.

El cambio de aceite con el motor frío es inoperante, pues el aceite espeso, en su lento movimiento, no arrastrará todas las materias extrañas que tenga en suspensión, las que se pegarán en las paredes del cárter.

Todas estas consideraciones nos hacen aconsejar la conveniencia del lavado del motor con aceite especial lavamotor, antes de colocar el aceite nuevo.

Antes de terminar, daremos una pequeña tabla de consejos para un mejor mantenimiento del poder lubricante del aceite que, en definitiva, redundará en una más larga vida del motor de su coche.

1º) No se exceda en el uso del cebador, ya que la nafta cruda que pase entre cilindros, pistones y aros diluirá el aceite.

2º) No deje el motor en marcha con el auto parado por mucho tiempo. Esta es otra causa de la dilución del aceite.

3º) Mantenga bien limpios todos los filtros, especialmente el de la bomba, el del carburador y el elemento filtrante.

4º) Cuando mida el aceite, observe su estado. Si nota algún síntoma de descomposición o suciedad, reemplácelo inmediatamente.

5º) Mantenga en buen funcionamiento el termostato que regula el enfriamiento. De esta manera el motor calentará rápidamente y se eliminarán así el efecto del agua de condensación y el combustible crudo, apresurando su evaporación.

6º) Mantenga el encendido en buenas condiciones. Cuando no funciona correctamente por mucho tiempo, los cilindros donde no se produce un buen encendido harán llegar nafta cruda al cárter, con la consiguiente dilución de aceite.

7º) Tampoco permita que el carburador entregue una mezcla muy rica. Es ésta otra causa de dilución de aceite. *

RIQUEZA
EN LA
SOMBRA...

EN LA PENUMBRA DE UNA PROFUNDA "CAVE"
SE ENRIQUECE DURANTE AÑOS EL

COÑAC
CONSULAR

CUERPO Y ESPIRITU DE LEGITIMO COÑAC!

*Destilado según las tradicionales
normas de Cognac, con vinos de
cepas especialmente seleccionadas
y estacionados en vasijas
de roble.*



GARCIA REY



COÑAC GRAN RESERVA MENDOZA



LICOR DE LA SOBREMESA

DESTILADO, AÑEJADO Y ENVASADO POR
ORANDI Y MASSERA S. A. I. Y C.

LAVALLE 1646

BUENOS AIRES

LA CIUDAD DE SHAKESPEARE CELEBRA LOS

La casa en que se nació la cuna del inmortal Shakespeare es el monumento más estimado por los ingleses.



EN una de las márgenes del Avon, dentro del condado de Warwick, pleno de historia como toda esa Inglaterra que dio al mundo artistas y aventureros, héroes y conquistadores, humoristas y reinas que encendieron páginas intensas de la literatura universal, se halla la ciudad de Stratford, que este año es muy visitada por una razón sumamente atractiva para el turista. Allí nació William Shakespeare, cuya figura es objeto de permanente evocación, y lo es más aún ahora que se cumple el cuarto centenario de su nacimiento.

En el registro de bautismo de la villa, que todavía conserva mucho de su remotísimo pasado, se lee, en efecto, la siguiente inscripción: "1564, April 23, Guglielmus, filius Johannes Shaksper".

A algunos investigadores les ha sorprendido esta ortografía distinta de la usual. Pero según se ha podido comprobar a través de textos examinados, tanto el mismo poeta como sus familiares firmaron muchas veces del modo que acabamos de citar, además de Shakespeare y Shakspear.

Hijo de Juan y María Harden, modestos habitantes de la vivien-

da más famosa hoy en Gran Bretaña, mucho más famosa y estimada que cuantos castillos, edificios históricos y legendarios posee el reino en el que la leyenda y la tradición se disputan lugar de privilegio para dar cuenta de hombres y lugares en el decir de las gentes y en la literatura, el poeta tuvo, en este hermoso retazo del mundo, una cuna inmortal, y desde aquí legó a la posteridad esa imagen aureoleada de misterio que quizá en vida no imaginó.

Una sencilla reliquia popular

La casa es, como fueron los Shakespeare, sencilla. Algunos escritores que honran la literatura universal se han ocupado de ella. La describen

sello, reliquias todas de gran valor histórico.

Las varias veces centenaria vivienda tiene un jardín en el que se ha tenido cuidado de colocar árboles y plantas que algún papel representan en los dramas shakerianos. Esta parte de la casa es objeto de una atención especial y se procura mantenerla con todo el esplendor de que es digna la memoria del poeta y el amor

400 AÑOS DEL CISNE DE AVON

*Los recuerdos del poeta
saturan el ambiente
que le vio nacer*

Por ZULMA NUÑEZ

Para AUTOCLUB

como lo que es: como la reliquia más popular, en el sentido de la estimación y el respeto de los ingleses, popularidad que se extiende, por cierto, más allá de las fronteras de la poderosa Albión.

Benito Pérez Galdós, que estuvo en Stratford-on-Avon y que escribió muy emotivas páginas sobre el creador de "La tempestad", la ve afirmada en una de las principales y más espaciosas calles de la ciudad contrastando con los edificios modernos y mostrando su estructura normal, con sus embalajes de madera ennegrecidos por el tiempo.

"Parece una gran cabaña —anota— de las que actualmente se construyen en los jardines con troncos sin descortezar. Es de dos pisos, de poca elevación y tiene un pequeño pórtico de madera sombreando la puerta, junto a la cual pende un llamador de alambre terminado en una argolla. Llamo —agrega—, y me abre un señor muy atento que parece guardián del edificio. ¡Parece mentira que de tan sencillo modo entre en la casa natal de Guillermo Shakespeare!".

El paso destructor e imperturbable del tiempo ha impreso sus huellas en esta casa-monumento, pero toda la planta de madera, todo lo que es posible reparar en su aspecto y orden primitivo, se conserva tal como su ilustre poseedor lo vio por última vez. Los salones de la planta baja, a la derecha, encierran interesantes colecciones de retratos de familia. Johannes y Maria se hallan entre éstos, luciendo sus rasgos tan típicamente sajones y su atuendo sencillo, de época. Alternan con otros rostros conocidos, de personajes célebres, a los que Shakespeare admiró o con los que tuvo, de alguna manera, relación su vida y su obra, y con ejemplares de las primeras ediciones de sus libros.

El enigma de Shakespeare

En un lugar que es objeto de especial admiración por parte de todos los que llegan a Stratford-on-Avon, se encuentra el pupitre sobre el cual escribió Shakespeare sus lecciones escolares y el anillo que usó a guisa de

que sintió hacia esta forma de belleza, magistralmente evocada en sus libros.

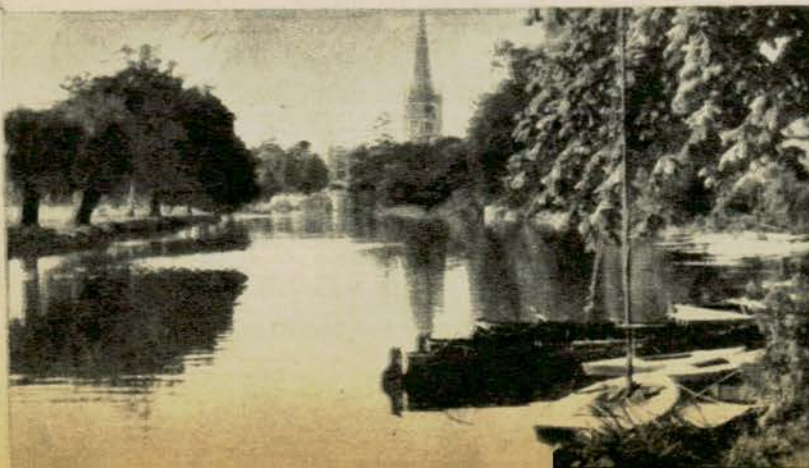
Todo cuanto perdura en Stratford y cuanto se ha logrado reunir en el que fuera hogar de los Shakespeare es revelador de su existencia, de su carácter, de sus inclinaciones, de su afición. No faltan, sin embargo, quienes pongan en duda su espíritu creador; quienes digan, incluso, que no existió sino en el capricho de gentes empeñadas en forjar una imagen que interpretase el temperamento de la época. Otros pretenden ver en Shakespeare a Bacon, con quien no tiene ninguna semejanza de estilo; al conde de Rutland, a William Stanley, al sexto conde de Derby.

Hay, en fin, en torno al hombre que fue hace cuatro siglos vecino del Avon el mismo enigma que rodea la figura de Homero, el poeta de la "Iliada", y durante años se hicieron no pocos esfuerzos para quitarle la paternidad de sus obras, basándose en el desacuerdo que algunos investigadores creen reconocer entre un Shakespeare vagabundo, enfermo, ignorante, y el trabajo por él realizado, que supone abundantes lecturas, práctica del mundo, experiencia política, inteligencia natural, dones todos de un espíritu superior o de un ilustrado aristócrata.

(Continúa en la pág. 127)

Una imagen del Avon, visto desde Stratford, donde el poeta vino al mundo

A esta escuela de su pueblo fue donde Shakespeare niño concurrió para hacer sus estudios primarios.



LAS PERSONAS QUE VAN a aprender a manejar automotores en la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del A.C.A. realizan parte de su instrucción sentados en modernísimos dispositivos accionados eléctricamente, en los que, como en ciertos juegos de los parques de diversiones, hay que conducir un pequeño automóvil en una cinta móvil que registra los habituales accidentes —rectas y curvas— del camino. También para fines ferroviarios se ha diseñado el llamado simulador de conducción. En el entrenamiento de los pilotos de aviones a reacción, se emplean estos simuladores ya desde hace tiempo. El simulador al que queremos referirnos reproduce fielmente la reacción de una locomotora y del tren remolcado, a distintas solicitaciones en marcha y órdenes de maquinista.

SI LOS ARGENTINOS FUESEMOS afectos a mirar con interés informativo más allá de nuestras fronteras, encontraríamos en la experiencia ajena útiles para solucionar algunas de nuestras grandes dificultades, especialmente aquellas que se vinculan al tránsito de vehículos y peatones. Cuando escribimos estas líneas, la Dirección Municipal de Tránsito de la Capital está aplicando en el tramo de la calle Santa Fe comprendido entre Ayacucho y la Plaza San Martín, una idea para la ordenación de la marcha por esa arteria de los vehículos de transporte colectivo, idea que, a poco que se insista en su aplicación, haciendo oídos sordos a las inevitables quejas de los conductores, habrá de reportar los mismos buenos frutos que hemos podido comprobar en la ciudad de Nueva York, donde se aplica en la zona que va desde la calle 7 a la 85 y de la Primera Avenida a la Octava, desde hace muchos años. El asunto es muy simple. Ningún vehículo de transporte de pasajeros puede pasar a otro, adelantándosele en la marcha, en toda la zona céntrica. Los ómnibus —y en nuestro caso, también los colectivos— pueden marchar solamente por la franja de calzada más próxima a la vereda, SIN ADELANTARSE LOS UNOS A LOS OTROS. Contrariamente a lo que a primera impresión podría suponerse, el tránsito se agiliza en todos sus aspectos y el sufrimiento e indefenso ser humano corre bastante menos probabilidades de terminar su jadeante existencia bajo las ruedas de un automotor. Y si algún funcionario o conductor lo duda, debemos recordarle que con sólo unas doce horas de viaje en jet, —bastante menos que un viaje a Tucumán— puede comprobarlo en Nueva York personalmente.

DE LA TOTALIDAD DE los niños del Camerún, tres cuartas partes frecuentan hoy una escuela. Hasta ahora, han sido levantadas 2.650 elementales con 7.500 clases; junto a esto, han sido edificadas 60 escuelas superiores, 9 escuelas normales y 57 institutos para la enseñanza técnica. En los próximos años serán construidas escuelas en regiones apartadas de la selva, de tal modo que la obligatoriedad escolar se extenderá a todos los niños y niñas del país. En realidad, lo que se quiere es mejorar el nivel de vida de los habitantes del Camerún, por el camino de la educación. Y a este respecto, solo resta agregar que algunos miles de camerunenses (¿se dirá así?) estudian en universidades alemanas y francesas y se especializan, en esos países, como ingenieros y peritos agrónomos.

EN HOLANDA. DONDE EL tránsito de bicicletas, tradicional y legendario, está siendo reemplazado por raudos automóviles de último modelo, las autoridades se muestran preocupadas por un problema de carácter universal: el control de la vista de los usuarios de las carreteras. Y es así cómo se ha constituido allí una entidad civil, denominada "Ojos y Gafas", que desea, entre otras cosas, que la sencilla prueba de la vista prescripta en la actualidad en el examen de conducción oficial se sustituya por otra más concienzuda. En los últimos meses, "Ojos y Gafas" ha efectuado una campaña en pro de la seguridad del tránsito con la divisa "Vea

De aquí, de allá y de más allá

Por JUAN AVERIGUADOR
Para AUTOCLUB

bien. Conduzca mejor". Para ello instaló en seis lugares de Holanda sendas estaciones de pruebas visuales, donde cualquier automovilista o ciclista puede hacerse controlar gratuitamente su capacidad visual y la rapidez de sus reacciones. En el espacio de un mes estas

LA CREENCIA, QUIZAS

UN tanto infundada, de que esta sección de AUTOCLUB concita el interés de sus lectores y va a salir bien parada de la prueba, nos mueve a intentar "un test" acerca de ese hecho probable. Por eso, queremos invitar a usted, lector amigo, a que nos escriba diciéndonos qué es lo que le gusta más, qué es lo que gusta menos y qué es lo que no le gusta nada del material publicado en AUTOCLUB, incluyendo en ese juicio, claro está, también su presentación y diagramación general. Vamos, escribanos ya mismo, que su opinión mucho nos interesa. No sólo para mejorar en base a su opinión y la de los demás a la revista, sino, también, para darnos el gusto de considerarlo, con orgullo, nuestro director asociado...

estaciones han efectuado 8.000 pruebas. Los datos provisionales revelan que alrededor de un diez por ciento de los examinados no reúna la capacidad visual adecuada. La cifra cobra aún mayor importancia teniendo en cuenta que se trataba de personas que se sometieron al examen creyendo que tenían buena vista o llevaban los anteojos adecuados.

UN INTELIGENTE LECTOR DE esta sección, el señor Dante B. Ferioli, socio plenario del A.C.A., nos escribe para decirnos: "En el último número de vuestra interesante revista, en la página 93, y al referirse al posible costo de una oficina en Nueva York que se ocupe de difundir y hacer conocer "qué es y quién es la Argentina", ustedes dicen que la erogación anual estaría alrededor de 1896 dólares (aproximadamente m\$. 2.605.440). Si la matemática no falla y tomando los cambios actuales, creo que se ha deslizado un error, ya que los dólares citados representan m\$. 260.544, cifra que hace aún más viable la instalación de dicha oficina". No, señor lector. Las matemáticas no fallan. Lo que ha fallado en este caso es la máquina linotipo, o el linotipista, que transformaron en "1896" lo que en nuestro original era "19.896". Cosas éstas que pasan aún en las mejores... imprentas.

EN UNA EMPRESA DE Hamburgo se va a fabricar la lámpara más pequeña del mundo. Su tamaño equivale a la mitad de la cabeza de un fósforo. Este tipo de lámparas se está utilizando en la industria electrotécnica y muy especialmente en la construcción de cohetes interplanetarios.

LA CONSTRUCCION DE UN túnel bajo el Canal de la Mancha sigue siendo motivo de seria preocupación por parte de los gobiernos de Francia y Gran Bretaña, los que, después de importantes deliberaciones llegaron a la conclusión de que es técnicamente realizable y económicamente provechoso. En consecuencia, ambos gobiernos decidieron examinar los problemas de carácter jurídico y financiero que implica tal realización. Por ahora, no se tomó todavía ninguna decisión en lo relativo al principio de una participación de intereses privados en el capital social, ni, por consiguiente, a la modalidad de la realización.

PARA ENTERARNOS A FONDO y con exactitud de nuestras cosas, conviene, a veces, leer publicaciones extranjeras. Así, por ejemplo, leyendo el último número de la revista "Alemania" que se edita en Bonn —al lado mismo de Colonia y su maravillosa catedral—, nos enteramos de que en Sierra Grande, en nuestra Argentina Patagónica, se acaba de descubrir una reserva segura de 48.400.000 toneladas de mineral de hierro. El espesor de las capas metalíferas oscila entre 900 y 1.100 metros. Además, se descubrió una reserva probable de 15.300.000 toneladas. El mineral de Sierra Grande contiene un 58 por ciento de hierro; por otro lado, el contenido de fósforo es relativamente alto. El mineral será preparado cerca del lugar de extracción, en Puerto Madryn, para ser transportado luego a San Nicolás donde se mezclará, por partes iguales, con otros minerales importados de Perú, Chile y Brasil. El alto horno de San Nicolás podrá consumir cada año, a pleno rendimiento, un millón de toneladas de material, o sea 500.000 toneladas de Sierra Grande. Además de los yacimientos seguros y probables, se calcula que al norte de la región explorada haya otros veinte millones de toneladas. Como vemos, y como decíamos al comienzo es conveniente leer revistas y otras publicaciones extranjeras.

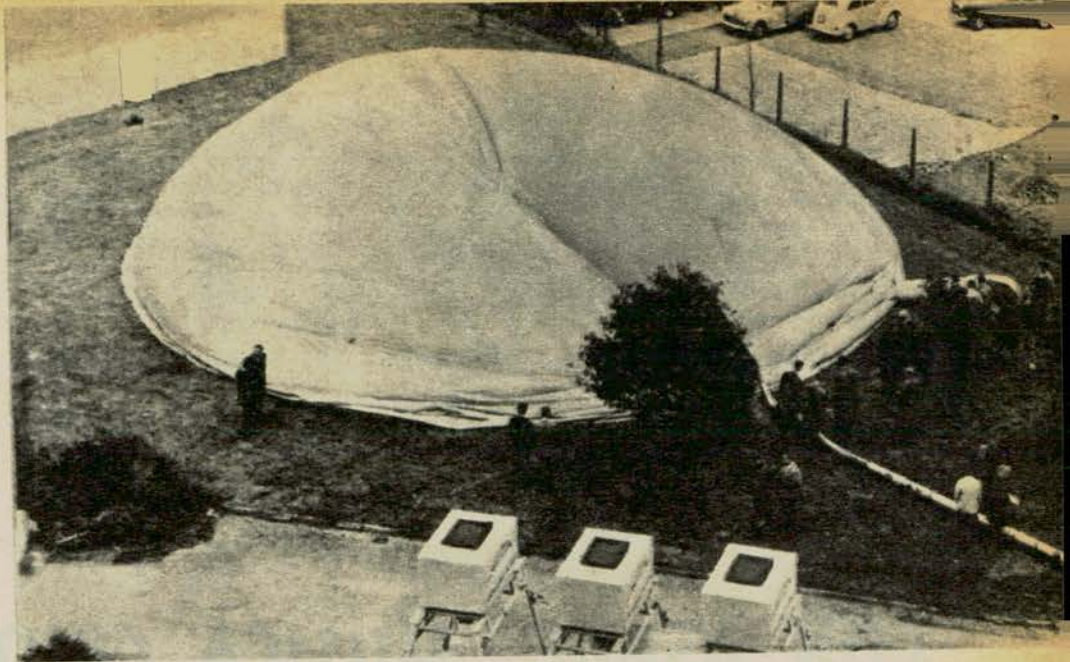
YA HEMOS VISTO MAS arriba cómo la ciencia progresa al servicio de las necesidades de los cohetes espaciales. Como signo de esta época en que se gastan más de treinta millones de dólares en enviar un cohete a la Luna para que saque unas cuantas fotografías de su superficie, debemos decir ahora que, por vez primera, se han puesto de acuerdo

69 estados miembros de la Unión Internacional de Telecomunicaciones sobre la distribución de "frecuencias espaciales". Se quiere evitar a tiempo que los satélites de noticias, sondas interplanetarias y la astronomía radiotelegráfica lleguen a idéntico caos al que existe hoy día en los dominios de las ondas medias de la radio.

LAS AMAS DE CASA están muy contentas. Bajan los precios. Claro que esto no ocurre aquí en nuestra Argentina. Es en Francia, donde el costo de la carne, en general muy fluctuante y que había aumentado en gran proporción durante el año 1963, ha experimentado una sensible disminución en su precio. Actualmente un kilo de carne se vende a 12,80 francos, abedecidos de 343 pesos argentinos, es decir, a menor precio aún que el fijado por la tarifa oficial, que es de 12,95 francos. Calculando que de bifés (150 gramos cada uno), el precio por unidad es de 1,80 francos, suma que comparada con la de otros productos alimenticios franceses resulta sumamente accesible para la economía de la clase trabajadora. Por otra parte, se registró el abaratamiento de 179 artículos de primera necesidad entre los últimos meses de 1963 y los primeros de 1964. ¿Nos vamos a Francia?

LA INDIA QUIERE MEJORAR sus posibilidades en el mercado mundial, mediante el control de la calidad y embarque de todas sus exportaciones. Actualmente se controla la exportación de todos los productos textiles y parte de los alimenticios. A partir de 1965, dicho control se efectuará sobre todos los artículos a exportar.

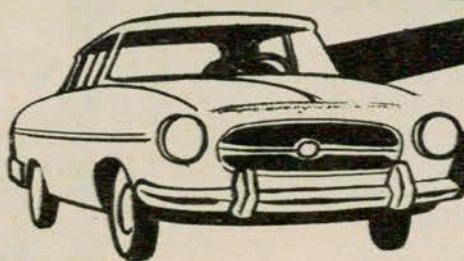
EN ESTOS TIEMPOS DE inflación en que vivimos, las monedas de diez y veinte centavos sólo sirven en nuestro país para que nos sean entregadas con diabólica maldad por los guardas de ómnibus, como cambio, al pagar el boleto. Si usted



SE HA FABRICADO EN Gran Bretaña un galpón portátil de plástico, el que vemos en esta foto, totalmente hermético, que ayuda a proteger el grano almacenado contra insectos y hongos sin recurrir a insecticidas ni fumigantes. Trátase de un gigantesco balón que es llenado con grano seco mediante un tubo y en cuyo interior, cuando se encuentra lleno no queda más aire, lo que crea prácticamente el vacío. En consecuencia, los insectos que infestan el grano mueren por falta de oxígeno y esto mismo impide a los hongos crecer. Como diría el boticario de la frase clásica: "hoy las ciencias arslantan que es una barbaridad"...

lector, duda de esta afirmación, haga la siguiente prueba: vaya con cincuenta o más pesos en esas monedas al Banco Central a cambiarlas por billetes. Comprobará, con lógica sorpresa, que le entregan un cartón numerado para que vuelva a retirarlos dentro de un lapso no menor de tres meses. ¿Qué por qué

pasa eso? Muy sencillo. No hay tiempo ni personal disponibles para contar esos hoy tan desprestigiados disquitos de metal y ahí quedan descansando, por tres o más meses, a la espera de que alguien los controle. ¿No sería mejor retirar esas monedas definitivamente de la circulación?



BOSCH

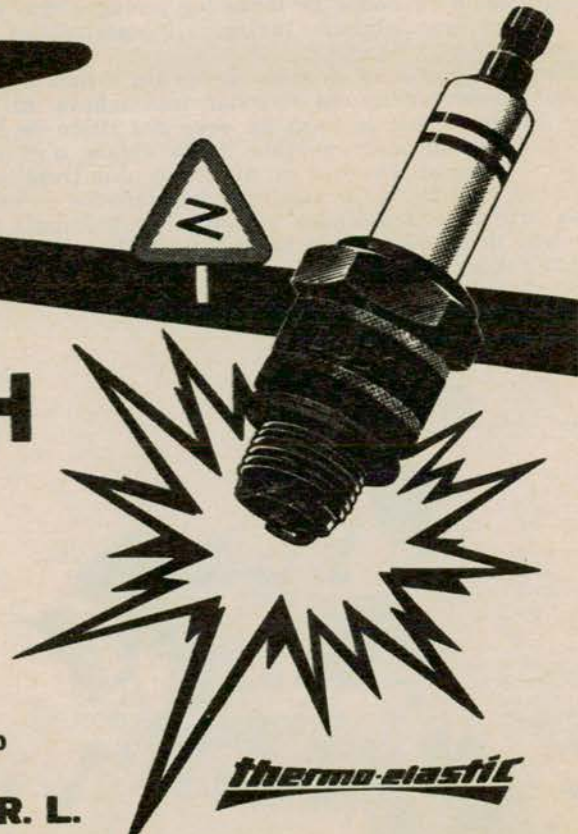
Bujías
para el tráfico de hoy

Poseen características termo-elásticas
 Se mantienen limpias durante el viaje
 Dan la chispa necesaria en el momento preciso

ROBERT BOSCH ARGENTINA S. R. L.

CAPITAL \$ 50.000.000

CRAMER 1222 - T. E. 76-3041/42/43/95/96 - BUENOS AIRES



thermo-elastil

BOSCH MARCANDO RUMBOS EN LA TECNICA UNIVERSAL

Dos campeones
en la cabecera
de la mesa:
Silvio Moser y
Juan Manuel Bordau.
Entre ellos
el doctor
César C. Carman.
A un costado
el doctor
Plácido Seara.
Ugolini aprovechó
la ocasión,
seguramente, para
formular una
indicación al
crédito balcarceño.



CON ASADO, MUSICA CRIOLLA Y DOMA AGASAJOSE A LOS PROTAGONISTAS DE LA TEMPORADA

El doctor César C. Carman, haciéndose intérprete de la voluntad de las autoridades del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO y en su doble condición de presidente de esta Institución y de la Asociación Argentina de Fomento Equino, ofreció en las instalaciones que posee la última en el camino a la ciudad de La Plata, un almuerzo criollo en honor de todos los protagonistas de la Temporada Internacional, al que fueron especialmente invitados los periodistas especializados que participaron en la misma.

"Gringos" y criollos se acomodaron sin dificultad en torno a los asadores; Moser no tuvo inconvenientes en ensartar una achura, ni Genovese en bailar una zamba, aunque es cierto que le puso un poco del ritmo de la rumba.

Con el melancólico quejido de la vidala, o el alegre repiquetear del chamamé, primero, y luego asistiendo a un desfile de una tropilla en pelo, o a la doma que puso punto final a la fiesta, se sintieron hermanados en un mismo clima de confraternidad, que no hizo sino trascender el clima de hidalguía que imperó en los circuitos.

Dentro de la más rancia tradición criolla, nuestros huéspedes fueron homenajeados como corresponde hacerlo a los amigos, que estos deportistas no son sino tales, aunque en el rugir de los motores defiendan colores que no son los nuestros.



¿Hace falta agregar algo a esta
estampa, no por repetida
siempre emocionante y auténtica?
La fiesta de la Asociación
de Fomento Equino
puso una nota distinta
en la Temporada Internacional.





Moser se hace ducho en el arte de ensartar achuras. Lo observan con asombro Nello Ugolini, el doctor Walter A. Saborido, Juan Manuel Bordeu, Gastone Zanarotti, el doctor Carman y el señor Tomás O'Flaherty de Y.P.F.



Tropilla de un solo pelo... Lujo del criollo. Tras el cencerro de la madrina, la tropilla evoluciona entre los aplausos de quienes están acostumbrados a desbocar y sofrenar otros caballos rugientes, encerrados en los motores.



Todo el donaire de la mujer argentina en un revoloteo de zambas. El marco sonoro de las guitarras entibió el mediodía en la fiesta campestre en la Asociación de Fomento Equino, cordial homenaje a todos los protagonistas de la Temporada Internacional.

Por primera vez Moser perdió su serenidad. Pero supo en sus palabras decirnos que además de conducir bien y picar con todo, siente la emoción de la mano que se tiende fraterna y cordial.

LUSTRA

AUTOMOVILES

HELADERAS

MUEBLES

LAVARROPAS ETC.

Grumete

LIQUIDO PARA ENCERAR CON SILICONES
 Nº 13 Repele el agua, polvo y hollín -
 LUSTRE LIQUIDO Nº 16 Limpia, lustra y
 encera en una sola operación - LIMPIA-
 MANOS SIN AGUA Limpia suavemente las
 manos manchadas de aceites, grasas, tintas,
 etc. - PASTA PARA PULIR Nº 14 Pule
 y limpia superficies pintadas - CERA PARA
 LUSTRAR Nº 18 Abrillanta toda superficie
 pintada.

SOLICITELOS EN: ESTACIONES DE SERVICIO, GARAJES,
 BAZARES Y FERRETERIAS.

GOFFRE, CARBONE Y CIA S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

ROSARIO CORDOBA TUCUMAN
 B. BLANCA MENDOZA M. DEL PLATA

LA ORGANIZACION MAS GRANDE
 AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

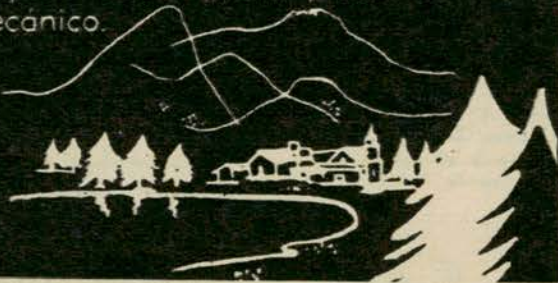
CALENDARIO TURISTICO 60^o

SAN CARLOS DE

BARILOCHE

Salidas por tren y avión con fascinantes excursiones por la Región de los Lagos.

Solicite folleto Temporada de Verano - Exc. especial para socios en "CARAVANAS" c/coche propio - Coche piloto y auxilio mecánico.



VIAJE AL BRASIL POR VIA TERRESTRE

EN MODERNOS SUPER-PULLMAN CON ASIENTOS RECLINABLES Y HOTELES DE 1ª CON BAÑO PRIVADO

SALIDAS DESDE MONTEVIDEO:

21 - 22 DE MARZO
11 DE ABRIL
9 DE MAYO
13 DE JUNIO
3 - 4 y 5 DE JULIO
8 DE AGOSTO

PRECIO DESDE
\$ URG. 2.350.-
POR PERSONA



MAR Y SIERRAS

Salidas en modernos superpullman de lujo, visitando:

MAR DEL PLATA - MIRAMAR - NECOCHEA - SIERRAS DE LOS PADRES - BALCARCE Y TANDIL con alojamiento permanente en MAR DEL PLATA.

SALIDAS TODOS LOS VIERNES



EUROPA

Salidas Quincenales Visitando **España, Francia, Italia, Suiza, Alemania, Holanda, Bélgica, Inglaterra**, etc. en autopullman de lujo Exc. de 30, 40 y 60 días en Grupos Organizados Viajes individuales o "Forfait" - Facilidades de pago.



MENDOZA, SAN JUAN, SAN LUIS Y CHILE

Salidas en superpullman de lujo visitando: Villavicencio, Uspallata, Puente del Inca, Potrerillos, etc. Excursión optativa a Chile visitando: Santiago, Viña del Mar, Valparaíso, etc.



NORTE ARGENTINO

Salidas en modernos superpullman de lujo, visitando:

CORDOBA - SANTIAGO DEL ESTERO - TERMAS DE RIO HONDO - TUCUMAN - SALTA JUJUY - LA QUEBRADA DE HUMAHUACA CATAMARCA - LA RIOJA, etc.



ANIVERSARIO A.C.A. 1904-1964

EE.UU. Y MEXICO



Excursiones especiales para socios: LAS QUINIENTAS MILLAS DE INDIANAPOLIS y visita de la FERIA MUNDIAL DE NUEVA YORK

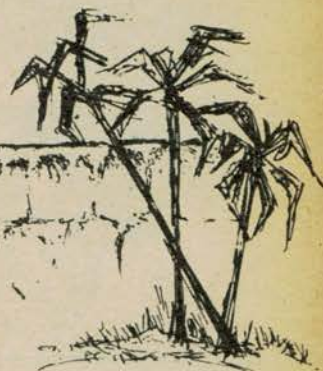
Salidas:
27 de mayo, 6 de junio y 9 de julio.

Otras excursiones, visitando MEXICO, ACAPULCO y EE.UU. de costa a costa.



CATARATAS DEL IGUAZU Y ASUNCION DEL PARAGUAY

Salidas por vapor y avión. Las maravillosas Cataratas, la Selva Misionera, y Alto Paraná. Foz de Iguazú. Asunción del Paraguay.



CHILE - PERU Y BOLIVIA

Salidas diarias por avión visitando Santiago de Chile, Valparaíso, Viña del Mar, Lima, Cuzco, La Paz, etc.



VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO



Visitando: MEXICO - SAN FRANCISCO - HONOLULU - JAPON - HONGKONG - TAIPEI BANGKOK - SINGAPUR - INDIA CERCANO ORIENTE y alternativa vía SUD-AFRICA al Lejano Oriente.

Salida por vapor	...	31/7/64
Salida por avión	...	1/6/64
" "	" "	31/8/64
" "	" "	15/9/64
" "	" "	20/9/64

Con amplio plan de créditos

VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO



PREPARE SU VIAJE CON LA DEBIDA ANTICIPACION, LLENANDO EL CUPON ADJUNTO. Indíquenos fecha aproximada de salida y programa de excursión deseada.

NOMBRE DIRECCION T. E.

Número de personas que lo acompañan Fecha de salida aproximada

Transporte por Avión Por Vapor

Países que desea visitar Duración aproximada

EXCURSIONES en Auto Particular (alquiler o compra) - Autopullmann - Tren



SEXAGÉSIMO 1964 ANIVERSARIO DE SU FUNDACION

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: A. C. A., Avda. DEL LIBERTADOR 1850 - T. E. 83-6061/2039

MAR DEL PLATA	LA PLATA	SANTA FE	SAN CARLOS DE BARILOCHE
Av. Colón y Santa Fe	Calle 51 esq. 9	Rivadavia y Suipacha	Av. Costanera y O. Goedeke
T. E. 2-0031/2/3	T. E. 3-0161/2	T. E. 16236	T. E. 3001
CORDOBA	CATAMARCA		
Av. Gral. Paz y Humberto 1º	Av. Republica 102		
T. E. 4636	T. E. 708		

AUTOCLUB



analiza el

CHEVROLET

Super



1964



Por
**HORACIO R.
CASARES**
Para AUTOCLUB

EL Chevrolet Super es la última novedad que nos brinda la Industria Automotriz Argentina. Presentado en febrero de este año, viene a reemplazar al conocido Chevrolet 400 argentino.

ESTETICA

Básicamente es la misma carrocería en la que se han modificado:

En el próximo número de **AUTOCLUB** aparecerá el **Road Test del Rambler Cross Country.**

la parrilla de nuevo diseño; baguetas, tazas de ruedas y gama de colores. Correspondiendo exteriormente al "Chevy II" 1964, fabricado en Estados Unidos. En este momento el Super es el único "compacto" cuyo modelo corresponde a su similar norteamericano de este año.

Todos estos elementos y una terminación realmente mejorada resaltan el bello y armónico diseño de la carrocería, confiriéndole un aspecto de mayor categoría, más de acuerdo con su precio.

INTERIOR Y CAPACIDAD

Entre los mejoramientos sustanciales del nuevo Chevrolet Super se encuentra el interior, notablemente superado. Se ha rediseñado el tapizado de los asientos y se ha mejorado la calidad de las telas y las alfombras. El conjunto logra un efecto espectacular.

El tamaño de la carrocería, cuatro amplias puertas y asientos de generosas dimensiones, permiten que seis personas suban, bajen y viajen con

perfecta comodidad, aun en caminos muy largos. El tamaño del baúl también está de acuerdo con las dimensiones generales del vehículo y su pasaje. La única objeción al nuevo interior del Chevrolet es que la naturaleza de la tela del tapizado (rayón) y el tipo de asiento delantero enterizo, hacen que el conductor se deslice lateralmente en curvas cerradas y a alta velocidad, te-

FICHA TECNICA DEL AUTO PROBADO

MARCA: CHEVROLET
MODELO: SUPER
TIPO: SEDAN 4 PUERTAS
AÑO DE PRODUCCION: 1964
FABRICANTE: GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.
RECIBIDO CON: 37 Kms.
ENTREGADO CON: 5.134 Kms.
KILOMETRAJE DE LA PRUEBA: 5.147 Kms.
CHAPA Nº: 02329 - PROVISORIA
MOTOR Nº: 23-01214
NAFTA: Y.P.F. - SUPER

niendo que tomarse firmemente del volante para no salirse de su puesto.

En nuestro coche lo solucionábamos colocándonos el recomendable cinturón de seguridad, cuando se nos daba por andar rápido. Pero como éste no es equipo de norma, conviene que se lo coloque aun para viajar despacio, teniendo en cuenta su valor en caso de accidentes.

PUESTO DE CONDUCCION

Cómodo, favorecido por la baja posición del volante, en el que la ubicación de los rayos no dificulta la vista del instrumental. El cambio de marcha se efectúa por una palanca en la columna de dirección, de largo recorrido. En el lado opuesto se encuentra el mando del indicador de giro, que posee luces testigo para individualizar el sentido (izquierda o derecha). Todos los demás controles se encuentran en el frente del tablero y se accionan sin esfuerzo.

El instrumental está reunido en un solo aparato de tres cuadrantes: izquierda, velocímetro, odómetro y testigo luz alta; centro, reloj (equipo opcional con sobrepeso); derecha, nivel del tanque de tipo a aguja, luces testigo de temperatura, presión de aceite y carga de la dí-

RESISTENCIA AERODINAMICA Y RODAMIENTOS (DRAG)

A 100 Km/h., 150 lbs./ton.

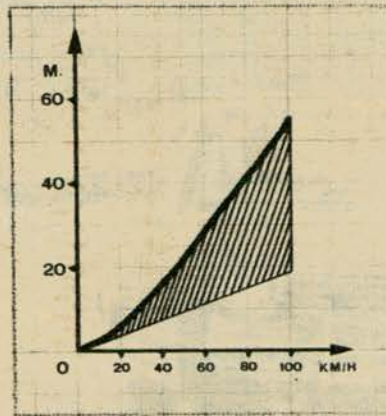
namo. Todos reunidos en el mismo cuadrante.

La perilla de luces controla a la vez la intensidad de las luces del tablero y la luz interior. A su lado el control del limpiaparabrisas de dos velocidades, y más allá, los efectivos controles de calefacción, aire frío y desempañador.

La aireación interior se logra por dos rejillas sistemadas a los costados del torpeda, de control individual y progresivo.

También existen las perillas del cebador, la traba del capot y los pedales del lavaparabrisas y cambio

FRENAJE

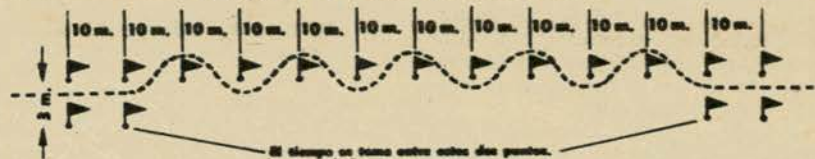


De 100 a 0 km/h.: 35,6 m.
De 80 a 0 km/h.: 29,9 m.
De 60 a 0 km/h.: 18,3 m.
De 40 a 0 km/h.: 8,2 m.
De 20 a 0 km/h.: 1 m.

A Km/h:	20	40	60	80	100
Metros recorridos antes de apretar el freno:	3,9	7,7	11,6	15,5	19,4
Metros recorridos:	1	8,2	18,3	29,9	35,6
Total de metros necesarios para frenar:	4,9	15,9	29,9	45,4	55,0

Tiempo de reacción de un conductor normal: 0,7 segundos.

SLALOM O MANIOBRABILIDAD



Esta prueba consiste en recorrer 100 metros sorteando banderitas, dispuestas según el esquema adjunto, distantes 10 metros una de otra. El tiempo empleado en recorrerlos y la velocidad media que se obtiene, dan un índice de la maniobrabilidad del auto.

Tiempo promedio empleado: 16 seg.
Velocidad promedio desarrollada 22,5 km/h.

Prueba de filtraciones en la que se utiliza un aparato de lavado común automático, pero prolongando la lluvia a 15 minutos.

En la prueba de frenaje, el Super mantenía una trayectoria sin desviaciones. En la foto, se cruzó levemente al detenerse por diferencias de adherencia en el piso.





A pesar de su tamaño, el Super demostró una gran maniobrabilidad, ayudado por su portentoso pique.

de luz. El freno de mano está a la derecha de la columna de dirección y se suelta haciendo girar su palanca en el sentido de las agujas del reloj.

La llave de puesta en marcha es la típica GM, en la que se puede sacar la llave sin detener el motor. Es ingeniosa y práctica, pero falta en ella una posición para el funcionamiento de accesorios (radio, etc.) con el motor detenido.

La traba del volante, también tipo exclusivo de GM, es una barra fi-

jada al tablero que al salir y trabar se sitúa entre la leva del cambio y un rayo del volante, impidiendo de tal manera cualquier movimiento de estos elementos.

VISIBILIDAD

El diseño moderno de la carrocería, con grandes superficies de cristal, la disposición del asiento y la baja posición del volante permiten una excelente visibilidad en todos los sentidos.

CARROCERIA

Monocasco autoportante, diseño "Fisher". Extremadamente fuerte y muy amplia. Los paragolpes son suficientemente altos y rígidos como para el uso en nuestro país, sin tener que reforzarlos o agregarles defensas. También está protegida con Undercoating en toda su parte inferior.

TERMINACION

Notablemente mejorada con respecto a modelos anteriores, sobre todo en cuanto a pintura e interior. Pero sin llegar a la total perfección. (En nuestro coche las juntas de los extremos del tablero estaban mal cerradas.)

IMPRESIONES DE MANEJO

Manejar el Super es toda una experiencia. La potencia del nuevo motor es terrible y esto redunda en aceleración y velocidad mucho ma-

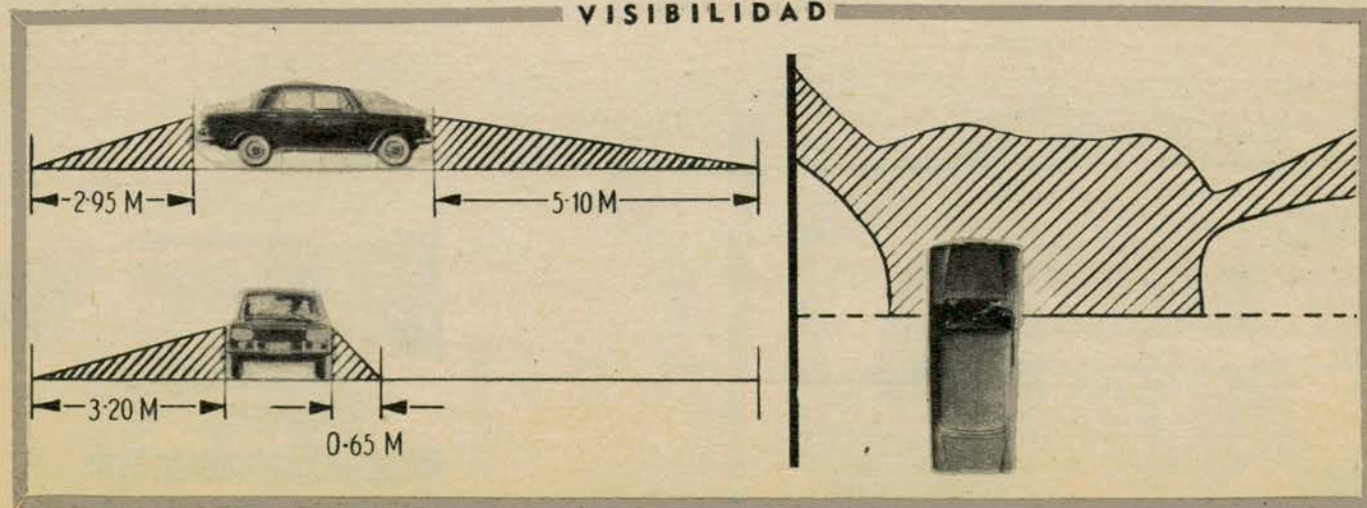
VELOCIDAD MAXIMA REAL

158,5 kilómetros por hora

FRECUENCIA DEL LIMPIAPARABRISAS

En baja velocidad: 48 oscilaciones por minuto.
En alta velocidad: 68 oscilaciones por minuto.

VISIBILIDAD



FILTRACIONES



(Sometido a una lluvia constante a 120 libras de presión durante 15 minutos.):



yores, que no están de acuerdo con ciertos aspectos del coche. Por lo pronto, la estabilidad es buena y la suspensión también, aunque ha endurecido al ser reforzada; la dirección no es muy precisa pero es efectiva y el auto dobla bien, a pesar de que su conductor está poco ayudado por el tipo de asiento, como ya dijimos. La objeción son los frenos, que nos parecen insuficientes

para los casi 160 km. por hora que desarrolla el auto. En honor a la verdad, muy pocas son las veces en que se anda a esa velocidad, y en 100 o 120 km. por hora el auto frena bien, pero creemos que si el fabricante lanza al mercado un coche tan veloz debe proveerlo de frenos que lo detengan rápidamente aun en esas circunstancias sumamente extremas. También notamos un debilitamien-

to (fading) apreciable en los frenos, con un uso muy intenso.

En marchas largas el confort es realmente bueno. La posición del volante con respecto al asiento y la amplitud interior se suman a una marcha suave, silenciosa, que resuena, acompañados por efectivos accesorios (radio, etc.), todo lo que el automovilista y su familia necesitan para viajar confortablemente.

EMPUJE MAXIMO

(Datos medidos con acelerómetro Tapley)

En 1ª velocidad, de 45 a 50 km/h., 590 lbs/ton.
En 2ª velocidad, de 65 a 70 km/h., 350 lib/ton.
En 3ª velocidad, de 85 a 90 km/h., 230 lib/ton.

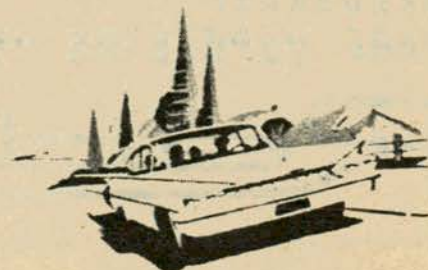
CONSUMO

(Medido con equipo Frarno)

En ruta:
142,2 Km. con 20 lts. de nafta.
En ciudad:
119,5 Km. con 20 lts. de nafta.

La superficie cromada de los aros de pistón Perfect Circle requiere una terminación tan cuidadosa y precisa como el más fino cristal. Esta cualidad hace que los aros cromados Perfect Circle prácticamente no necesiten asentamiento. Cuando deba Ud. cambiar los aros de su motor, que sean Perfect Circle... son de mayor duración.

PERFECT CIRCLE



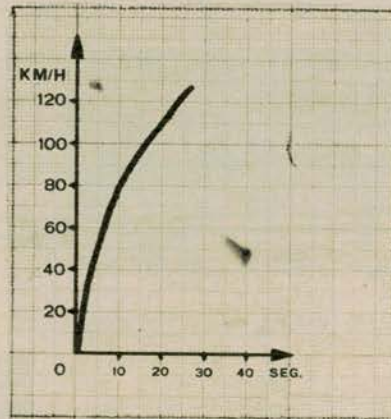
FABRICADO POR E. DANERI I.C.S.A. BAJO LICENCIA DE PERFECT CIRCLE CORPORATION - HAGERSTOWN - INDIANA U.S.A.



El freno es suave y muy efectivo en las velocidades normales de viaje.

ACELERACION

- De 0 a 20 Km/h.: 1" 4/5 seg.
- De 0 a 40 Km/h.: 3" 4/5 "
- De 0 a 60 Km/h.: 6" 2/5 "
- De 0 a 80 Km/h.: 9" 4/5 "
- De 0 a 100 Km/h.: 16" 1/5 "
- De 0 a 120 Km/h.: 23" 3/5 "

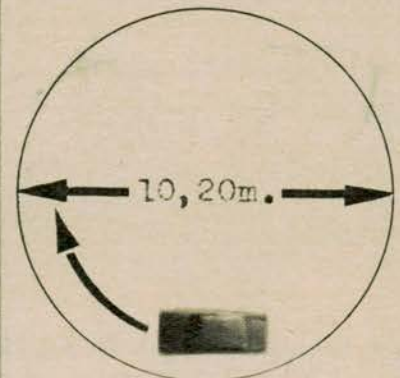


Los puntos de la curva del gráfico indican las velocidades en que han sido efectuados los cambios de marcha.

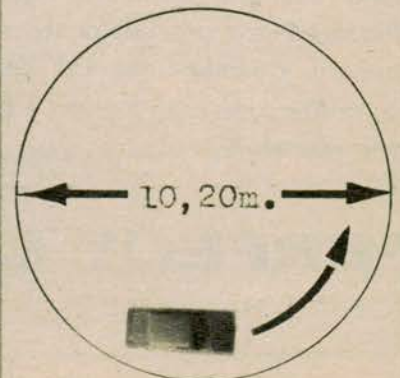
NOTA.— En este test hemos omitido la pequeña encuesta a propietarios del Chevrolet Super, tal como lo habíamos hecho con el Fiat 1500, dado que el escaso tiempo

DIAMETRO DE GIRO

Número de vueltas del volante entre topes: 5.



DERECHA

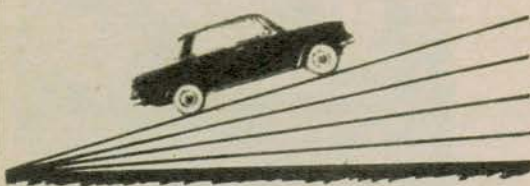


IZQUIERDA

ERROR DEL VELOCIMETRO

Velocidad leída	20	40	60	80	100	Km/h.
Velocidad real	21,9	40,9	61,4	80	99,7	Km/h.

TREPADA (en %)



- I 1ª velocidad: 31 %
- II 2ª velocidad: 18 %
- III 3ª velocidad: 11 %

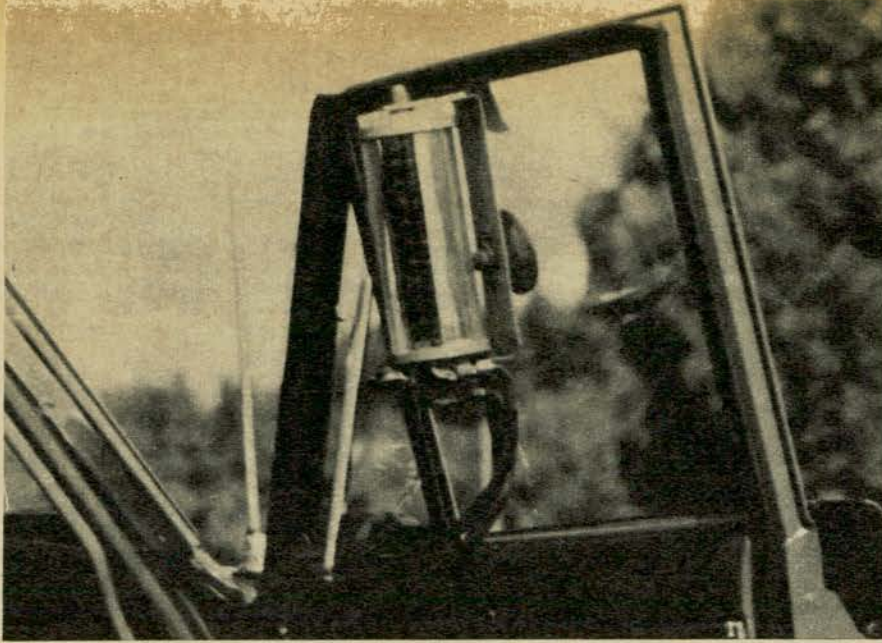
RECUERDE:
PARA REPUESTOS "DI TELLA 1500"

Redi

Distribuidores Autorizados de Repuestos SIAM DI TELLA AUTOMOTORES S. A.

Av. CASEROS 4012
T. E. 922-3418

Av. PARRAL 1923/ 31
T. E. 55-7132



Ya colocado el aparato, nuestro equipo se presta a efectuar las pruebas de consumo.

transcurrido desde la aparición de este coche y la publicación de este test impiden a los poseedores tener una idea consolidada sobre los problemas y las virtudes reales de él.

Por tanto, excusamos la falta de la encuesta en nombre de la veracidad y seriedad de toda esta información.

ESPECIFICACIONES

Dimensiones. Largo total (entre paragolpes): 4,702 mts. (185") - Ancho total máximo: 1,770 mts. (69.7") - Altura total con peso en orden de marcha: 1,572 mts. (61.9") - Peso estimado (en orden de marcha): 1,252 kg. (2,757.7 lbs.) - Distancia entre ejes: 2,794 mts. (110") - Trocha delantera: 1,430 mts. (56.3") - Trocha trasera: 1,417 mts. (55.8").

Suspensión delantera. Independiente, a resortes espirales de acción progresiva. Su diseño, más sensible en los extremos y de mayor resistencia al impacto en el centro, hace que se adapten y absorban los golpes de todo tipo de baches.

Suspensión trasera. Sus ojas "Uniflex", extra fuertes, absorben todas las imperfecciones del camino. Tanto la suspensión trasera como delantera, están provistas de amortiguadores de mayor capacidad. La mayor capacidad de los amortiguadores disminuye notablemente los efectos de la fricción y el gran calor que se genera en condiciones de gran exigencia.

Rueda y Neumáticos. Se utilizan ruedas de tipo 14 x 5J y neumáticos de 6,50 x 14-4 telas. Su mayor diámetro (14" en vez de 13") aumenta el despeje del suelo, da más velocidad.

Frenos. De tipo campana, con aros de aleación de hierro fundido y nervio de acero estampado. Diámetro de campanas delanteras 254 mm. (10"); ancho cintas delanteras y traseras: 57 y 44,5 mm. respectivamente; superficie de frenado: 800 cm². Freno de estacionamiento sobre ruedas traseras, accionado a mano.

Motor. Chevrolet Súper 3800 de 6 cilindros, 7 cojinetes de bancada, válvulas en la culata. Diseñado especialmente y construido en la Argentina para trabajar con nafta de bajo octanaje. Potencia estimada 125 HP a 4.400 RPM. Pistones de aleación de aluminio con refuerzos de acero. Tres aros por encima del perno del pistón: dos de compresión y uno para control de aceite. Por motor (aproximado) 27,7 kg. (200 lbs.-pie) a 1.600 RPM. Relación de compresión, 7:1. **Lubricación.** A presión directa a los cojinetes de bancada, biela y árbol de levas. Por salpicado desde los co-

jinetes de biela sobre las paredes de cilindros, pistones y pernos. Salpicado a presión en los engranajes de distribución. Sobre el mecanismo de mando de válvulas a presión controlada.

Embrague. De tipo monodisco seco diafragma. Diámetro: 235 mm.

Caja de velocidades. De tres velocidades. Relaciones: primera: 2,797 a 1; segunda: 1,687 a 1; tercera: directa; marcha atrás: 3,796 a 1. Engranajes helicoidales con dientes de gran superficie. La palanca está ubicada en la columna de dirección.

Sistema de enfriamiento. Ventilador —diámetro— 447,5 mm. (17,6") - Radiador —funcionando a la presión de 13 lbs. por pulg. cuadr.— 0,914 kilos por cm².

Tanque de nafta. De chapa empleada de sólida construcción, con capacidad para 60 litros.

Dirección. A sinfín y tuerca de bolillas. Relación total: 25,4:1.

Sistema eléctrico. De 12 v. con negativo a masa. Cables aislados con neoprene. Batería Delco de 62 Amp./Hora.

Capa bituminosa. (Undercoating) que protege la parte inferior del vehículo.

Faros delanteros. Compuestos por reflector aluminizado, cristal y lámpara de 45-40 W. en alta y baja, respectivamente. Luz indicadora de viraje en las luces reglamentarias.

Luces traseras. Reglamentarias, de pare, indicadoras de viraje y marcha atrás.

Equipo de lujo (incluido en el precio). Radio y antena. Calefactor. Traba de dirección. Cubiertas banda blanca. Lavaparabrisas. Limpiaparabrisas eléctrico dual. Cerradura del tanque de nafta. Encendedor de cigarrillos. Espejo sobre visera parasol derecho. Uñas de paragolpes delanteros y traseros cromadas. Tazas cromadas de gran diámetro. 27 combinaciones de colores. 4 colores de tapizado que armonizan con los colores exteriores. Apoyabrazos sobre puertas delanteras. Indicadores luminosos de temperatura, presión de aceite y generador, en el tablero de instrumentos. Luz de techo. Herramientas: cricque mecánico, inflador de pie, llave de ruedas.

IMPORTANTE!
COMO PROTEGER
Y PROLONGAR
LA VIDA DE SU
BATERIA!

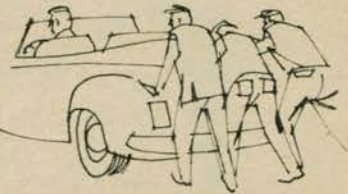
AGREGUE
INMEDIATAMENTE,
ANTES DE AGOTARLA

kismet-8

PATENTE A No. 185.076 M. R.

kismet-8

RECARGA SU BATERIA
EN 10 MINUTOS

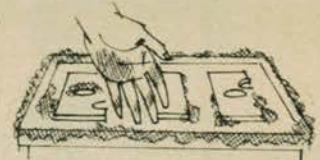


Aplique KISMET-8 y recargará su batería SIN ATACARLA.

KISMET-8 proporciona arranque instantáneo a cualquier temperatura.

kismet-8

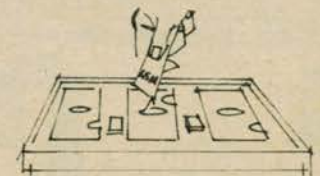
IMPIDE LA SULFATACION
INTERNA Y EXTERNA



Aplique KISMET-8 que al impedir la formación de sulfatos nocivos evita la corrosión.

kismet-8

PROLONGA LA VIDA
DE SU BATERIA NUEVA



Aplique KISMET-8 y prolongará la vida útil de su batería aumentando la producción de energía en un 25%.

IND. ARG.



Precio de venta al público **\$195**

ES UN PRODUCTO GARANTIZADO POR

kismet s. A.

LAVALLE 437 - 2º p.

T. E. 31-3142/32-2611 - Bs. As.



ENCLAVADA entre el Monte de la Amistad y el Monte de las Rosas, se alza en la Suiza Oriental una ciudad que puede aspirar realmente al título de la "ciudad perfecta". Desde luego, para el turista es la ciudad ideal sin lugar a duda.

Emplazada magníficamente en un paisaje de belleza fascinante, es fácil y rápidamente asequible desde las principales capitales (de Munich dista apenas cuatro horas), sus excursiones llevan con la misma facilidad a los paisajes y diversiones acuáticas (el Lago de Constanza está a pocos minutos de tren) que a las altas cumbres (desde el Sántis, 2.504 metros, se goza de una maravillosa vista que llega hasta los Alpes Berneses y los Grisones en la frontera francesa) o los lugares de "atractivo típico" (Liechtenstein).

Y, sin embargo, no es el paraíso de mayor atractivo de St.Gall sino la propia vida de la urbe, su gente (St.Gall tiene fama de tener las muchachas más bellas de Suiza). Pese a ser el primer centro textil de Suiza, cuna del "arte" de los bordados y puntillas; pese a sus 75.000 habitantes; pese a su dinamismo y acti-

La iglesia del convento de Saint Gallen (San Gall) Es un hermoso edificio de estilo barroco.

Saint Gall, La ciudad perfecta

vidad —en St.Gall están representadas todas las entidades bancarias y aseguradoras del país—, la ciudad disfruta de un silencio y tranquilidad reconfortante (de St.Gall han desaparecido los ruidosos tranvías urbanos). Su industria hotelera pertenece todavía a esta rarísima especie de hoteles modernos, lujosos y confortables cuyos precios no son prohibitivos. Cines, bailes, museos, campos de deportes —con pistas de tenis cubiertas para poder seguir la práctica del mismo en invierno—, bosques y praderas, lagos y piscinas, desfiles de modas y carreras de caballos (las famosas exhibiciones hípcas de septiembre), conciertos y ferias (Olma, la gran feria agropecuaria suiza) ponen el marco ideal para el turista. Y los pobladores de la ciudad prestan con su trato cordial, abierto y acogedor el clima que le hace a uno enamorarse de St.Gall desde el primer día.

Realmente la vida en la ciudad parece haberse ideado especialmente para que hasta el más exigente huésped se halle a gusto. Si busca el reposo completo, o quiere alternar el descanso con los negocios; si quiere estudiar (la más célebre Escuela Comercial de Suiza y uno de los más cotizados centros de formación profesional textil del mundo radican allí)



Un barrio de la ciudad vieja, en Saint Gallen. No parece viejo.

o practicar los deportes, encontrará siempre donde desarrollar su actividad.

Y si pertenece usted a esta clase de seres curiosos que gustan de recorrer el pasado de un pueblo, de piedra en piedra y de monumento en monumento, St.Gall le ofrecerá la grata sorpresa de poderle señalar en cada rincón de la ciudad, paso a paso, la evolución que ha seguido. Desde el punto exacto donde el monje irlandés Gallus fundó la ciudad (siglo VII) y tuvo el singular encuentro con el oso, hasta los tres gigantescos puentes que simbolizan ya el empuje industrial de la villa, pasando por el convento benedictino donde los alemanes aprendían, por vez primera, el "alto alemán" (¡en un convento helvético!), y los ostentosos "ercker" con los que los más afortunados mercaderes y artesanos de la Edad Media distinguían sus casas, St.Gall es un libro abierto en el que usted puede leer la apasionante historia de este pueblo surgido en un lugar sin riqueza y sin industria, y hasta sin caminos, para demostrar cómo la tenacidad y habilidad del hombre es un triunfo inapelable en su lucha por la vida.

Una típica casa particular, con el frente adornado profusamente con ornamentos artísticos.

Detalle característico del frente de un edificio privado. Esto no se hace hoy; pero es hermoso.

La biblioteca del convento de Saint Gall contiene valiosos tesoros de arte y literatura, obras de tiempos muy antiguos y de la Edad Media.



CONOZCA EUROPA

REFERENCIA EXCURSION A. C. A. 543

DURACION: 34 días de viaje.

HOTELES: 1ª y 2ª clase A.

SALIDAS

Abril, 3 y 24
 Mayo, 8 y 22
 Junio, 5 y 19
 Julio, 3 y 24
 Agosto, 7 y 21
 Setiembre, 4

TODO INCLUIDO DESDE

US \$ 396.-

NO INCLUYEN: PASAJES AEREOS Y MARITIMOS



50 ANIVERSARIO 1964
 DE SU FUNDACION

10 PAISES

ITINERARIO

DIA

1 Madrid - Burgos - San Sebastián
 2 San Sebastián - Lourdes
 3 Lourdes - Burdeos
 4 Burdeos - Poitiers - París
 5 París
 6 París
 7 París
 8 París - Bruselas
 9 Bruselas
 10 Bruselas - La Haya

11 La Haya - Amsterdam - La Haya
 12 La Haya - Emmerich - Colonia
 13 Colonia - Coblenza - Frankfurt
 14 Frankfurt
 15 Frankfurt - Stuttgart - Zurich
 16 Zurich
 17 Zurich - Vaduz - Innsbruck
 18 Innsbruck

19 Innsbruck - Cortina D'Ampezzo - Venecia
 20 Venecia
 21 Venecia - Bolonia - Florencia
 22 Florencia
 23 Florencia - Acquapendente - Roma
 24 Roma
 25 Roma
 26 Roma

27 Roma - Grosseto - Pisa
 28 Pisa - Génova - Montecarlo
 29 Montecarlo
 30 Montecarlo - Arles
 31 Arles - Le Perthus - Barcelona
 32 Barcelona
 33 Barcelona - Alcanar - Valencia
 34 Valencia - Madrid

PRECIOS EN DOLARES POR PERSONA	Madrid-Madrid		Paris-Madrid (1)	
	S/baño	C/baño	S/baño	C/baño
En habitación doble	485	545	396	450
En habitación individual	535	595	444	498

(1) El tour Paris-Madrid comienza sus servicios el 8º día, después del almuerzo, es decir con la salida.
 NOTA. — Durante la estancia en Roma podrá efectuarse una excursión de dos días en autopullman, visitando Nápoles, Pompeya, Sorrento y Capri. Precio: 30 dólares.

COMBINAN ESTAS EXCURSIONES CON LAS SALIDAS DE BUENOS AIRES POR EL VAPOR O AVION EN LA FECHA DE SU CONVENIENCIA. CONSULTE NUESTRO PLAN DE CREDITOS.

DESDE US \$ 525.- TODO INCLUIDO

NO INCLUYE: PASAJES AEREOS Y MARITIMOS

REFERENCIA EXCURSION A. C. A. 778

EN 60 - 50 o 36 DIAS

SALIDAS

Abril, 23
 Mayo, 7
 Junio, 4 y 25
 Julio, 16
 Agosto, 6

HOTELES: 1ª y 2ª clase

ITINERARIO

DIA

1 Madrid - Burgos - San Sebastián
 2 San Sebastián - Biarritz - Lourdes
 3 Lourdes - Burdeos
 5 París
 6 París
 7 París
 8 París
 9 París
 10 París
 11 París - Bruselas
 12 Bruselas
 13 Bruselas - La Haya

14 La Haya - Amsterdam - La Haya
 15 La Haya - Leeuwarden - Bremen
 16 Bremen - Hamburgo
 17 Hamburgo
 18 Hamburgo
 19 Hamburgo - Gottingen - Frankfurt
 20 Frankfurt
 21 Frankfurt
 22 Frankfurt - Stuttgart - Zurich
 23 Zurich
 24 Zurich - Vaduz - Innsbruck
 25 Innsbruck - Salzburgo
 26 Salzburgo
 27 Salzburgo - Linz - Viena
 28 Viena
 29 Viena
 30 Viena - Bruck - Klagenfurt
 31 Klagenfurt - Udine - Venecia
 32 Venecia
 33 Venecia

34 Venecia - Bolonia - Florencia
 35 Florencia
 36 Florencia - Acquapendente - Roma
 37 Roma
 38 al 41 Roma
 42 Roma - Nápoles
 43 Nápoles
 44 Nápoles
 45 Nápoles - Roma - Grosseto
 46 Grosseto - Pisa - Génova
 47 Génova - San Remo - Niza
 48 Niza
 49 Niza

50 Niza - Avignon
 51 Avignon - Perpignan - Barcelona
 52 Barcelona
 53 Barcelona - Alcanar - Valencia
 54 Valencia - Alicante
 55 Alicante - Puerto Lumbreras - Granada
 56 Granada
 57 Granada - Sevilla
 58 Sevilla
 59 Sevilla - Córdoba
 60 Córdoba - Valdepeñas - Madrid

PRECIOS EN DOLARES POR PERSONA	Habitac. doble		Habitac. indiv.	
	S/baño	C/baño	S/baño	C/baño
Madrid-Madrid (60) días	765	855	855	945
Paris-Madrid (50 d.) (1)	663	738	738	813
Madrid-Roma (36 d.) (2)	525	579	579	633

(1) Comprende desde la salida, el día 11º, de Paris.
 (2) Comprende hasta la llegada a Roma, el día 36º.

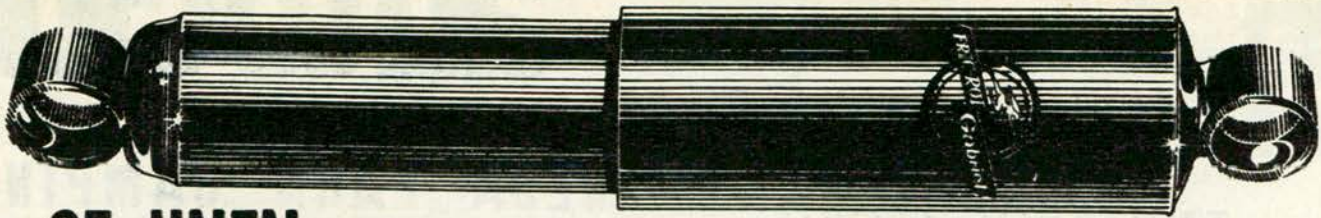
NOTA. — Durante la estancia en Roma, podrá efectuarse una excursión de dos días en autopullman, visitando Nápoles, Pompeya, Sorrento y Capri. Precio: 30 dólares.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: A. C. A., Avda. DEL LIBERTADOR 1850 - T. E. 83-6061/2039

FILIALES

MAR DEL PLATA Av. Colón y Santa Fe T. E. 2-0031/2/3	LA PLATA Calle 51 esq. 9 T. E. 3-0161/2	SANTA FE Rivadavia y Suipacha T. E. 16236	SAN CARLOS DE BARILOCHE Av. Costanera y O. Goedeke T. E. 3001
CORDOBA Av. Gral. Paz y Humberto 1º T. E. 4636	CATAMARCA Av. Republica 102 T. E. 708		



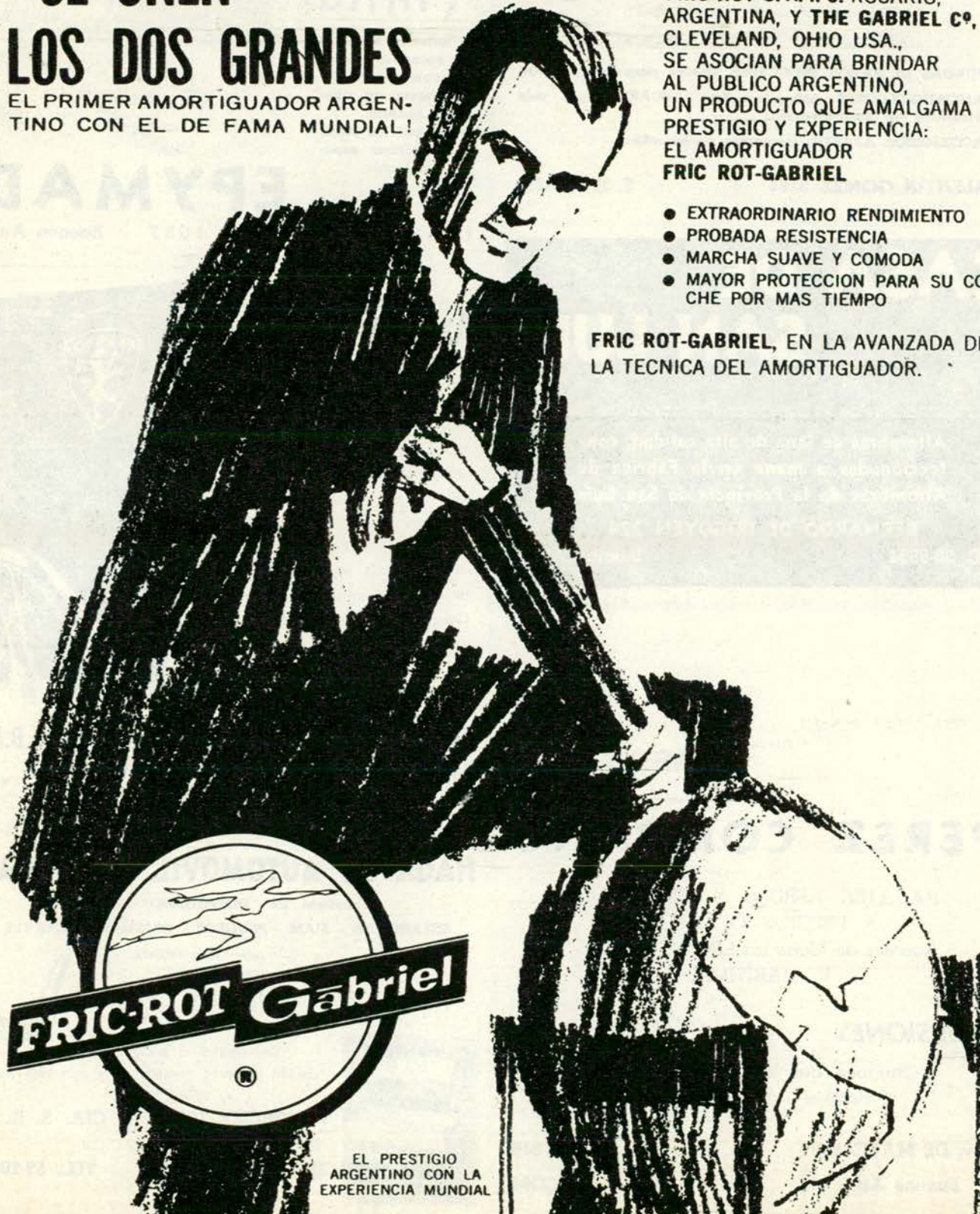
SE UNEN LOS DOS GRANDES

EL PRIMER AMORTIGUADOR ARGENTINO CON EL DE FAMA MUNDIAL!

FRIC ROT S. A. I. C. ROSARIO,
ARGENTINA, Y THE GABRIEL CO.,
CLEVELAND, OHIO USA.,
SE ASOCIAN PARA BRINDAR
AL PUBLICO ARGENTINO,
UN PRODUCTO QUE AMALGAMA
PRESTIGIO Y EXPERIENCIA:
EL AMORTIGUADOR
FRIC ROT-GABRIEL

- EXTRAORDINARIO RENDIMIENTO
- PROBADA RESISTENCIA
- MARCHA SUAVE Y COMODA
- MAYOR PROTECCION PARA SU CO-CHE POR MAS TIEMPO

FRIC ROT-GABRIEL, EN LA AVANZADA DE
LA TECNICA DEL AMORTIGUADOR.



EL PRESTIGIO
ARGENTINO CON LA
EXPERIENCIA MUNDIAL



FUNDAS SUPER ANATÓMICAS

antilope



TAPIZADOS SPORTS

(Especialistas en Fiat tipo Cisitalia)

FUNDAS PARA TODAS LAS MARCAS

- FUNDAS DE PAÑOS ESCOCESSES ideales para épocas frías.
- AMORTIGUADORES hidroneumáticos DECARBON, lo más avanzado en amortiguación.
- ACCESORIOS ABARTH, cinturones de seguridad.

VALENTÍN GOMEZ 3194

T. E. 86-9298

CASA DE SAN LUIS

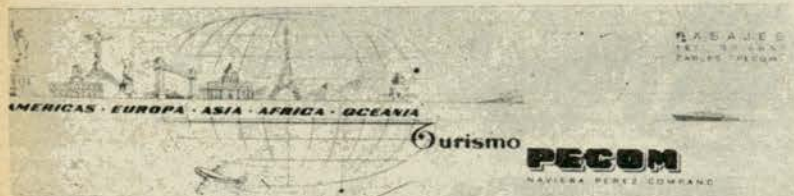
Representación de la Dirección Provincial de Turismo

Alfombras de lana de alta calidad, confeccionadas a mano en la Fábrica de Alfombras de la Provincia de San Luis

BERNARDO DE IRIGOYEN 224

T. E. 38-8694

Buenos Aires



PEREZ COMPANC

PASAJES AEROS Y MARITIMOS
A PRECIOS OFICIALES.

Agentes de todas las LINEAS AEREAS
Y MARITIMAS

EXCURSIONES

Cheques del Viajero - Reservas
Hoteles - Taxis Aéreos.

Av. DE MAYO 560

::

TEL. 30-5252/6100

Buenos Aires

Cables: PECOM

autoclub

MESA PARA CAMPING

Finila



Se arma y desarma en pocos segundos, con tanta facilidad que hasta un niño puede hacerlo. Se pliegan las patas en el mínimo espacio imaginable.

FABRICA:

EPY MAD

JOSE BONIFACIO 1097 - Buenos Aires

GIBEST

PER - CHI - NOX para todas las marcas de autos. Novedoso perchero construido totalmente en acero inoxidable, calidad 440. Le será de mucha utilidad para todo momento, complementando la elegancia de su automóvil. Lo podrá adquirir en agencias oficiales, Casas de Accesorios, Estaciones de Servicio y en las buenas Cigarrerías del país.

Fabricante: GIBEST S.R.L.



Calle E. ECHEVERRIA 555 - Florida F.C.G.B.M.

Tel.

740-5443

Se envían pedidos al interior
contra reembolso. Se presentan
en Display de 18 unidades

HAGA SU AUTOMOVIL FUNCIONAL

Convierta en "DORMITORIO" su...

ESTANCIERA - SIAM - PEUGEOT - RAMBLER - RENAULT

y cualquier otra marca, colocando nuestros

ASIENTOS CAMA

(Patentados)

Descuentos a socios del A.C.A.

También asientos reclinables y standard para todo vehículo.

MAURICIO VITIS Y CIA. S. R. L.

FABRICA Y ADMINISTRACION:

SAN BLAS 1375/79 - TEL. 59-2026



sugiere

**ADQUIERA UN O KM. O TRANSFORME
SU AUTO UNION - DKW EN UN:
"SCHMITZ.S - LINEA DE PLATA"**



- Motor: 62 H.P.
- Pintura total: "Linea de Plata"
- Tapizado especial a bastones
- Cinturones de seguridad
- Volante especial
- Cuenta revoluciones
- Caño escape "Abarth"
- Frenos de potencia: (doble bomba con circuito independiente delantero y trasero)
- Faros de potencia
- Barra estabilizadora tren delantero
- Bocina especial

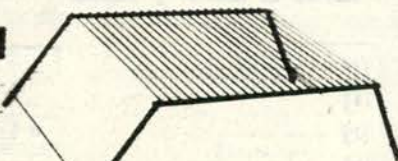
J. A. CABRERA 4366 - T. E. 54-2866 - Buenos Aires

SUPER - PARRI:

La parrilla-mesa de rápido plegado. Desarmable y cómoda para limpiar. Con 5 graduaciones. Liviana y fácil de ubicar en su auto.

MINI-PARRI

Parrilla reforzada y plegadiza en dos medidas de 42 x 33 y 55 x 44.



Patente 134450

Medidas abierta: 130 x 50 x 93
... cerrada: 82 x 50 x 8

LAS FABRICA:

"WACU"

Avda. EL CANO 4048

T. E. 54-5718

Zonas disponibles

AVANZADA DE LA TECNICA ELECTRONICA

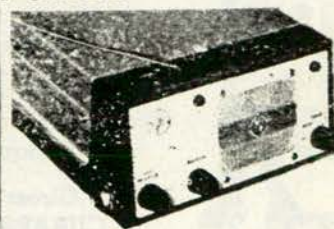
INTER-COMUNICADOR A TRANSISTORES MODERNO (Portátil)

Funcionan todos entre sí hasta 11 centrales. Sin instalación de cables ni antenas

ALCANCE: 200/300 metros o más



TRANSRECEPTORES



BANDA CIUDADANA TRANSISTORIZADO

5 Watt - 6, 12, 32, 220 Volt.

Consumo ínfimo: 0,025 amp.

ALCANCE: 80 Km.

VHF - FM

30 - 50 - 100 Watt

TRANSISTORIZADO

12 Vcc - 220 CA

Consumo recepción 0,040 amp.

ALCANCE: 100 Km.

SIN INTERFERENCIAS NI RUIDOS

ESPECIAL PARA EL CAMPO - USO FIJO Y MOVIL - AMPLIA GARANTIA

INTERVOX

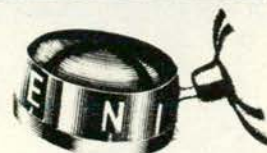
VARELA 765 - T. E. 612-8523 - Buenos Aires

AUTO - BRUJULA "LATITUD"

Instrumento de Precisión

Útil - Práctica - Elegante

Sistema a Ventosa Adaptable a Cualquier Parabrisas



FABRICA ARGENTINA DE BRUJULAS

Adquiérala en:

Ópticas, Estaciones de Servicio y Casas de Accesorios



OK car wash

Lavado de coches al instante con seguro de lluvia por 24 hs. Con detergente suave, agua tibia, manoplas de piel y secado con aire a presión.

Tarifa carrocería \$ 130

interior \$ 40

Yerbal esq Añasco (1 cuadra de Primera Junta) Horario: 9 a 20 hs.

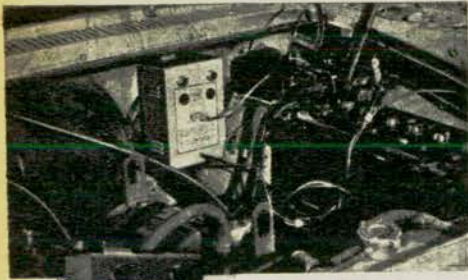
Diseño y construcción HARPA 42-6826
MAQUINAS: NATIONAL CAR WASH SYSTEMS.

Un regalo para Ud.

Corte este vale y lavaremos 2 veces su coche por el precio de un lavado.

(Para usarlo de lunes a viernes exclusivamente).

autoclub sugiere



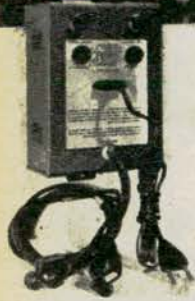
Para que cada uno de los automovilistas argentinos no tenga más inconvenientes con el arranque, problemas del encendido y prolongue la vida de su batería.

STIN-SELEN IND. Y COM. pone a su disposición el Micro-Auto-Cargador. Patente Argentina Nº 127.945. Basta conectarlo a una toma de corriente de 220 V C.A. durante unas horas, y su batería responderá como nueva.

Para Baterías 6 V. \$ 2.200
 " " 12 V. " 2.400
 " " 6 y 12 V. " 2.750

A los asociados del A.C.A. 10 % Dto. y franqueo sin cargo en todo el país.

Giros: STIN-SELEN IND. Y COM.
CURAPALIGÜE 317 - T. E. 66-9104 y 92-0386
Buenos Aires



SUPREMA ELEGANCIA...

MANEGLIA

Presenta esta prenda exclusiva, de moderno corte europeo. Sumamente práctica y elegante en fina **gabardina de pura lana, color gris topo.** Finos detalles en su terminación para satisfacer el gusto más exigente. Su precio \$ 6.800. La hallará en **MANEGLIA, Viamonte 870.**



Esta unidad óptica reemplaza con ventajas a las importadas por:

- Su potencia inmediata similar.
- Económica y durable, dado su bajo costo y por ser su lámpara cambiabile.
- Se fabrica especialmente para poder usarse con 3 clases de lámparas distintas. Pueden adquirirse en: **CSA-MARCAS S. R. L.** y en la de su representantes: **DIRE. PAC. RUBEN SOGA y Cia.** y en los principales casas del ramo.



DAN LA MISMA LUZ

QUE LAS IMPORTADAS...

y son NACIONALES

UNIDADES OPTICAS

"ROLUX R. C."

RABANOS CARLOMAGNO

CASA MARCAS S.R.L.

Av. PAVON 5204 - LANUS (C)
SARMIENTO 1000 - LANUS (E)

ADELGACE 600 GRAMOS POR HORA con "BUZO MAGICO"

El "BUZO" que adelgaza. Adquiera y regale **salud y belleza**, con "BUZO MAGICO", sin dietas, sin ejercicios, sin sacrificios, puede usarse a cualquier hora, antes durante y después de las comidas, así como durmiendo. **GARANTIA POR UN AÑO.** Adquiéralo ya mismo en **SOLIS 688 (planta baja) y SOLIS 787.**

T. E. 37-0137 y 38-8107
Envíe al Interior y Exterior



PAPELES DE COLORES COLLIA S.R.L.

Le ofrece originales envases de papel fantasía en variedad de colores, para su negocio o boutique, (corbatas, camisas, medias etc.). Papel de envolver en diversos gustos con el membrete que usted indique. **Se aceptan pedidos del interior, entregas rápidas. Se envía alrededor sin compromiso.**

COLLIA S.R.L.
Saavedra 540 - T. E. 97-4722

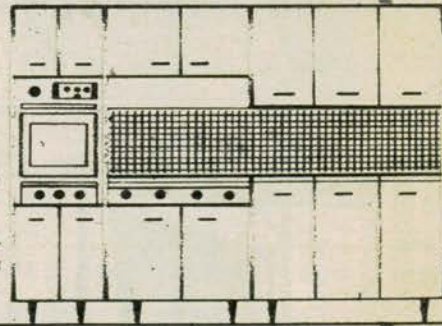


AMUEBLAMIENTOS DE COCINAS

SANITARIOS

Para esta su cocina funcional

El revestimiento cerámico venecita y lo moderno para la construcción, concurra o escriba a:



CASA FUSARO
Av. PAVON 3535 LANUS Prov. Bs. As.



FUNDAS MAGICAS

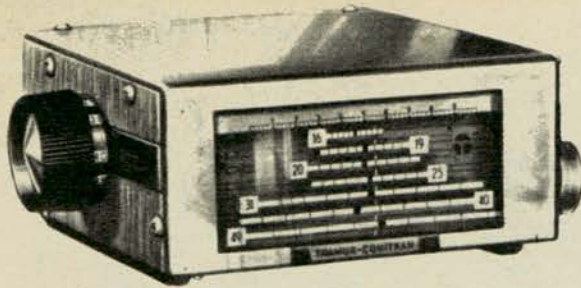
Gran variedad de fundas para el interior y exterior de automotores, motos, aviones etc. con garantía por UN AÑO. Descuentos especiales para agencias.

Envíos al interior y exterior
SOLIS 688 - 787
T. E. 37-0137 y 398-8107

CITROEN ARGENTINA INICIA LA EXPORTACION DE AUTOMOVILES

Cumpliendo con una nueva etapa de su programa de desarrollo, **CITROEN ARGENTINA S. A.**, inició las primeras operaciones de exportación en el área de los países que integran la Asociación Latino Americana de Libre Comercio (ALALC). Esta operación, de gran trascendencia por lo que ella significa para la industria automotriz argentina y para el afianzamiento de la política de la ALALC, es la culminación de las tratativas realizadas entre los representantes del sector industrial y los gobiernos respectivos.

ESCUCHE BIEN SEÑOR...



las emisoras nacionales y extranjeras desde cualquier punto del país con el **Convertor CONITRAN** mr. (de 9 bandas de onda corta). Med. 14 X 6 de alto y 13 de fondo. Solicite informes.

Distribuidor exclusiva: **Alberto Franich.**

J. E. URIBURU 142

Capital Federal

TECNICA AVANZADA EN EMBRAGUE

SUPER DISCO - BLINDADO



Patentado - Garantido.
Marca Registrada.

DURA 3 VECES MAS

Moza irrompible y sistema de tensión más suave.

No cardanean. - Fabricados con aceros de alta calidad.

ESPECIALES PARA TRABAJOS EXTRAPESADOS EN:

COLECTIVOS y CAMIONES CON MOTORES PERKINS y NAFTEROS.

MONERCIA S.R.L.

Varela 765 T. E. 612-8523
BUENOS AIRES

erpa burlete
AUTOADHESIVO



En colores blanco, gris y NEGRO para evitar el frío, hojín y ruidos en su hogar, oficina, taller etc. Se aplica fácilmente, una de sus caras lleva el adhesivo que habrá de fijarlo sobre cualquier superficie de metal o madera previamente "limpias". Distribuye ARTEFA S. R. L., Entre Ríos 1029 T. E. 27-8211 y 23-2496. - REPRESENTANTES: Brazos, Explanada 643, T. E. 39-5789, en Rosarist Quintana, Olazcoaga 1438, T. E. 12537, en Mendoza y San Juan; Navarro y Cía. Buenos Aires 163, T. E. 11806; en Paraná (Entre Ríos), Luis Quero, Lima 2150, T. E. 5291; en Córdoba: Colli, 9 de Julio 3059, T. E. 2-8149; en Mar del Plata: Jorge Baiocco, Avda. J. B. Juto 474; Puerto Madryn, en la Patagonia.

SEÑOR AUTOMOVILISTA

USTED GANARA EL 100 % EN TRANQUILIDAD, COLOCANDO **ROB-IN** EL SEGURO MAS EFICAZ PARA EVITAR EL ROBO DE SU AUTOMOVIL.

Garantía 5 años. — Precios especiales a socios del A. C. A.



BALCARCE 80
(Alt. Rivadavia 13100)
RAMOS MEJIA

INFORMES:
T. E. 653 - 5959

Disponemos zonas en el interior para concesionarios.



TRANSISTOR

SU PRECIO

~~\$ 7.800~~

EN FABRICA

\$ 3.900

5 AÑOS GARANTIA

Maravilloso receptor para auto o camión de cualquier marca para colocar en el tablero 9 TRANSISTORES IMPORTADOS CONSUMO REDUCIDO GRAN POTENCIA

INTERIOR:
PIDA FOLLETO
GRATIS

Fabbri
DIRECTORIO 521 Bs. As.



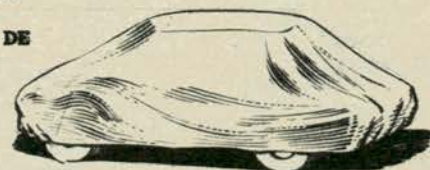
TAPAUTO "BRUNO"

DESDE
\$ 3.000

Patente
Nº 172.346

Confeccionada con las mejores telas del país, revestidas con policloruro de vinilo importado. Cosida a máquina y soldada electrónicamente. Se coloca en 1 minuto, lo protege de la lluvia, del sol, del polvo, del aire de mar que oxida el cromado. 100 x 100 impermeable.

FABRICADO PARA TODO TIPO DE COCHE EN TELA DE ALGODON PLASTIFICADA: Y AHORA CON RESPIRADERO INTEGRAL



Venta: **CENTRAL LONERA**
BARTOLOME MITRE 2771 - T. E. 87-9666/8481
(AL LADO ESTACIONAMIENTO)

OFERTA ESPECIAL

RADIO A TRANSISTORES PARA AUTOS, OMNIBUS, etc. GARANTIDOS

Todas las distancias **\$ 29.000**

SALTA 1632 :: T.E. 27-4796 :: Bs. Aires

autoclub sugiere

NUEVO ESCAPE JET ABARTH GINO



¡¡SILENCIOSO!!

Creado por técnicos italianos
Evite las sanciones del "operativo silencio"

WARNES 1237 54-0383
CERVINO 3102 83-0232
Av. BELGRANO 3169 97-6436
Av. CORDOBA 5518 772-4625
OLAZABAL 4877 51-5114
Av. CASEROS 3749923-6773
AV. MAIPU 2949 - OLIVOS - 791-1627

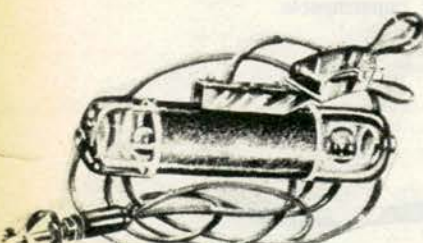
- Ahorro de nafta
- Mayor desahogo
- Más pique

FIAT 600 - 750 - 1100 - 1500
PEUGEOT 403 - 404
GORDINI - DAUPHINE
DKW - AUTO UNION
BORGWARD, DE CARLO, FORD FALCON

FABRICAMOS CON EXCLUSIVIDAD Y COLOCAMOS EN NUESTROS 7 LOCALES DE SERVICE

AHORA EN LA ARGENTINA
LA NUEVA LINTERNA ITALIANA
PARA AUTO

LUXRUEDA - ASCANI



Util - Práctica - Cómoda - Indispensable.
Para Ud. que viaja de noche.
Industria Argentina Patentado.

EN VENTA EN:

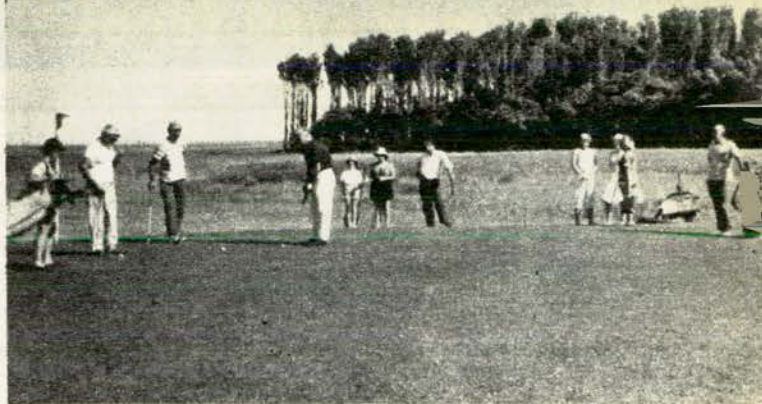
JUAN MANUEL FANGIO
y CIA. S.A.
Av. Caseros 2828 - T.E. 91-8288

CASA PAGANO
Colombes 24 T.E. 87-0628

LUXRUEDA - ASCANI
Pinto 3229 T.E. 70-4945

SUPRIMEN EN BULGARIA DOCUMENTOS ADUANEROS

Ha informado la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.), que el Automóvil y Touring Club de Bulgaria ha comunicado que desde el 1º de enero de 1964 no son exigidos los Carnets de Passages en Douannes ni los Tripticos, para la entrada de vehículos a ese país.



Escena de un "green", durante la disputa del premio "challenger" Automóvil Club Argentino.

SE REALIZO EL PRIMER TORNEO POR LA COPA "CHALLENGER" A.C.A. EN EL SANTA TERESITA GOLF CLUB

EN anteriores ediciones de AUTOCLUB hemos informado acerca del acuerdo realizado entre el A.C.A. y el Santa Teresita Golf Club, en virtud del cual los asociados del primero pueden utilizar las instalaciones del segundo, y también hemos publicado la organización de un torneo anual de golf, que se disputaría entre socios de ambas instituciones y para el cual el A.C.A. donaría los trofeos correspondientes.

Recientemente se ha llevado a cabo el primero de esos certámenes, el que estuvo muy concurrido y se desarrolló en óptimas con-

diciones, en cuanto se refiere al estado de la cancha. Sólo el fuerte viento que azotó el campo de juego conspiró contra los participantes, que no obstante ello se mantuvieron en un alto nivel de calidad. Los resultados fueron los siguientes: **Categoría sin ventaja:** J. G. Boote (82-80-162); A. Palloto (93-95-188). **Categoría de 0 a 9:** J. G. Boote (82-80-162-10-152); A. Palloto (93-95-188-18-170); **Categoría de 10 a 15:** A. González (92-96-188-30-158). C. J. Occardo (89-96-185-24-161). **Categoría de 16 a 22:** D. Martínez (100-104-204-44-160); M. E. Pasano (104-110-214-44-170).

VIAJE DE ESTUDIO DE PROFESIONALES DE INGENIERIA A EE.UU., MEXICO Y BRASIL

CON el deseo de promover un mayor acercamiento con funcionarios de otros países americanos se ha programado un viaje de estudio que comprende los Estados Unidos, México y Brasil. El mismo tiene por objeto que, profesionales de la ingeniería y sobre todo funcionarios relacionados con las obras urbanas y rurales, tengan la oportunidad de adentrarse en los problemas similares de sus respectivos países.

Este primer viaje comprenderá la visita a diversas obras de ingeniería y arquitectura y permitirá compenetrarse de las solu-

ciones técnicas, económicas, financieras, administrativas y legales adoptadas en cada caso. A fin de concretar cuanto antes los detalles referentes a las visitas oficiales, especialmente en Estados Unidos, se invita a los interesados a inscribirse en la sección Viajes y Turismo de la sede central del A. C. A., 1er. piso y donde podrán retirar los itinerarios y condiciones generales.

Existe un amplio plan de crédito que se otorgará para la realización de dicha excursión, no dudando del éxito de la misma, teniendo en cuenta el vasto programa a desarrollarse en los países indicados.

PRESENTOSE CON EXITO EN EL GRAN CINE OPERA LA PELICULA "LA GRAN CARRERA"

EN función de preestreno mundial fue presentada en la sala del teatro Opera la película "La Gran Carrera" que muestra alternativas del VII Gran Premio Internacional de Turismo Super Nafta Y.P.F., producida por Aragón Films en pantalla panorámica y Eastman Color, en homenaje al Sexagésimo Aniversario del Automóvil Club Argentino.

Esta película narra en forma documental y amena el desarrollo de la referida competencia deportiva y exhibe la grandeza del país en sus manifestaciones geográficas y turísticas. La dirección estuvo a cargo de Paul Rouger y actuó como codirector Máximo Berroondo. El argumento pertenece a Justo E. Briano y Paul Rouger, el asesoramiento deportivo estuvo confiado a Juan Manuel Fangio y Enrico Vannini, corriendo el asesoramiento musical a cargo de Carlos Insillo.



Momentos antes de iniciarse la presentación de "La Gran Carrera" vemos en el hall del Cine Opera al presidente del A. C. A., doctor César C. Carman, en compañía de la señora Sara Ch. de Goldstraj, el profesor Nicolás Romano y el doctor Walter Saborido.



El asesor deportivo de "La Gran Carrera", Juan Manuel Fangio, en la sala del Gran Cine Opera momentos antes de iniciarse la exhibición del film.



Otro aspecto de la sala del Gran Cine Opera, en la que, entre otras personas, vemos al tesorero del Automóvil Club Argentino, señor Federico Lajud.



OTRA VEZ,
SIN ARRIESGAR,
GANE

con el nuevo
CERTIFICADO DE AHORRO
CON ESTIMULO "BODAS DE ORO"

CAJA NACIONAL DE
AHORRO POSTAL

AUTOCIGAR

**Encendedor
Cigarrera
Automática**

PRECIO DE VENTA AL
PUBLICO ... \$ 1.490




- Capacidad 10 cigarrillos
- Encendido instantáneo
- Fácil y rápida instalación
- Colores modernos y variados

- Para cualquier modelo de coche, colectivo o camión (6 y 12 volts.)

Solicítelo en las buenas casas del ramo

FABRICANTES

AUTOCIG S.R.L. T. E. 83-8031

MOTORES - LUZ Y AGUA
GRUPOS ELECTROGENOS
MOTOBOMBADORES

M.E.G.O.S.

PERU 169
BUENOS AIRES

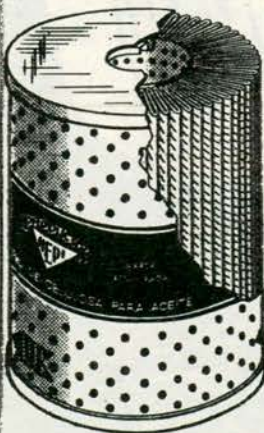
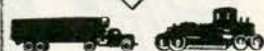
EN EL CAMPO DEL CONFORT RURAL...

...OFRECE LA LINEA MAS COMPLETA EN MAQUINAS Y EQUIPOS

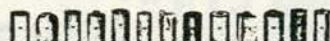
...y la pequeña GRAN BOMBA!
CENTRIFUGA-AUTOCEBANTE
BERKELEY®

Modelos de 1 1/2" p/10 mil a 15 mil lts./h y de 2" p/20 mil a 30 mil lts./h. Con motor a nafta de 2 1/2 HP y 3 1/4 HP. resp. También hay modelos con motor eléctrico o sin motor.

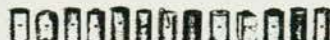
LA LINEA DE ELEMENTOS FILTRANTES



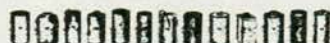
... para aceite y combustible, abarca la totalidad de marcas y modelos de camiones, automóviles, motores, maquinarias, etc., nacionales, americanos y europeos.



Su fabricación responde a la más avanzada técnica y se producen en su clásico tipo de estopa o fieltro, como en su nuevo tipo de celulosa, capaz de filtrar hasta un millonésimo de milímetro.



Ofrecemos a los señores revendedores y representantes de repuestos, maquinaria agrícola y vial, nuestro asesoramiento técnico y **CONDICIONES ESPECIALES** para su comercialización.



Solicite nuestro catálogo ilustrado

PIÑAHNOS S.A.

COMERCIAL E INDUSTRIAL

923-3535 - 9077 - 7735 - 5851

BUENOS AIRES

BOEDO 204658

39 AÑOS SIRVIENDO AL AUTOMOTOR EN EL PAÍS

EN MAR DEL PLATA SE REALIZARON ACTOS EN MEMORIA DE D. RUFINO INDA

CON motivo del primer aniversario del fallecimiento del señor D. Rufino Inda, ex presidente de la Filial Mar del Plata del Automóvil Club Argentino, fue colocada una fotografía y una placa en su memoria en la Sala de Reuniones, la cual lleva por denominación el nombre del extinto.

Asistieron al acto la totalidad de los integrantes de la comisión local, señores Norberto S. Pauletti, Juan De Leonardis, doctor Miguel A. Botta, Jorge Valentini, Francisco Romeo, Juan L. Grassi, Andrés Pizza, Nicolás Estrella Gutiérrez, Amor Antoñanzas, Humberto Besozzi, León Saidman, Ernesto Marín y Marcelo de Carvalho, además de los familiares del extinto, representantes de diversas entidades locales y numerosa concurrencia. En la oportunidad hizo uso de la palabra el vicepresidente de la comisión local del A.C.A., señor Juan de Leonardis, quien en emotivo discurso destacó los afanes y la obra que don Rufino Inda realizó en beneficio de la Institución.

La comisión local adhirió también a otros homenajes realizados en su memoria, y se hizo presente en el funeral cívico llevado a cabo en la sala del cine Opera, como así también en el cementerio, donde el intendente municipal, señor Jorge Raúl Lombardo, descubrió la placa que las entidades locales hicieron colocar en la bóveda que guarda sus restos.

RESISTENCIA INTERROGANTE

(Viene de la página 15)

y extranjeros que recibieron la orden de la llave en una divertida ceremonia, cuyo recuerdo agradezco mucho, porque aparte del buen momento sirvió para evadirme en el viaje de regreso a Buenos Aires, cuando el avión capeaba una atmósfera inestable que no era, claro que no, turbulencia, pero que se parecía extraordinariamente a una buena tormenta tropical o subtropical.

Si el Fogón resume el nuevo espíritu de Chaco, su fuerza humana, su afán de progreso, su curiosidad abierta a todas las manifestaciones del espíritu, la obra por hacer en la provincia es enorme. Está en marcha. Lo sentí en mi visita a la escuela en tres turnos que funciona en las afueras de la ciudad, con abnegación chaqueña, porque sus maestros esperan desde hace dos años el subsidio para escuelas particulares del Consejo Nacional de Educación.

La escuela está instalada en una tolдерía de indios tobas, a los que lentamente se enseña a confiar en los "criollos" y que también son argentinos. El viejo habitat de totoras ha sido transformado en ranchos prolijos de adobe; los niños y los jóvenes asisten a clase en los diferentes turnos, lavados, peinados, con pulcros delantales blancos o camisas muy limpias. Vi los cuadernos de los alumnos; demuestran en su esmero un interés que se convierte en simpatía en los ojos y en la sonrisa.

A Resistencia, la ciudad casi nueva, sembrada de estatuas y de lapachos prematuramente florecidos para nosotros, recorrida por automóviles modernos, motonetas y bicicletas, como cualquier ciudad europea, con su floreciente comercio, poblada de técnicos y de ingenieros en camino hacia el obraje, la fábrica o la selva, milagro de tenacidad, interrogante de futuro en este momento de interrogación para los argentinos, la explica una frase de Eduardo Mallea leída en el Fogón de los Arrieros:

"Sintiendo el ruido de estar despierto sobre la tierra dormida".

COMO EN EE. UU. TRIUNFA TAMBIEN EN LA ARGENTINA!



REMETALIZADOR MOTALOY

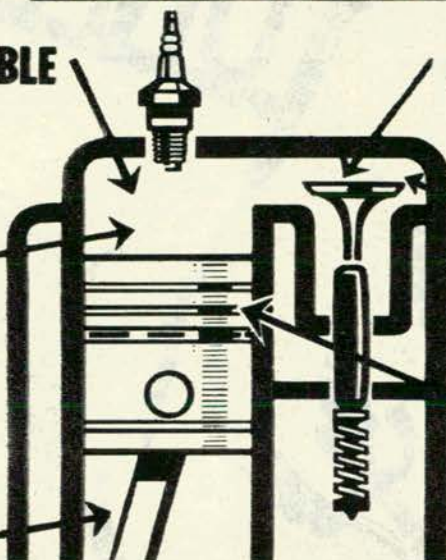
Logra un gradual afinado en su motor, que dura 300.000 kilómetros!

ASI ACTUA MOTALOY

AHORRA COMBUSTIBLE

RENUOVA LA POTENCIA Y COMPRESION PERDIDAS

ELIMINA EL GOLPE DE PISTON



MEJORA LA ACCION DE LAS VALVULAS

RELLENA DESPERFECTOS

ELIMINA EL ESCAPE DE ACEITE POR LOS AROS



"MOTALOY" ACTUA MIEN- TRAS UD. MANEJA!

Son 4 tabletas, que se depositan en el tanque de combustible. Ellas entrarán en acción mientras el vehículo esté en movimiento.



Por fricción, desprenden partículas minúsculas de MOTALOY, de forma coloidal, que se dispersan en el combustible, el cual las lleva hasta las cámaras de combustión del motor.



Prácticamente RECTIFICADO mientras marcha, el motor mantiene su compresión normal. Si se trata de motores nuevos, prolonga su vida útil, y en caso de motores "desinflados", levanta su compresión hasta el límite normal.

Mantenga su motor en 0 Km. l

DISTINTOS TIPOS 'MOTALOY'

TABLETA 00

Para motos, motonetas, motores fuera de borda y otros motores livianos.

TABLETA 1

Para toda clase de automóviles con menos de 50.000 Km.

TABLETA 2

Para toda clase de automóviles con más de 50.000 Km. y "Pick-ups".

TABLETA 3

Para camiones pesados, semi-remolques, ómnibus, etc.

COMO TRABAJA MOTALOY

Pequeñas partículas de MOTALOY quedan en suspensión en el combustible entrando a las cámaras de combustión. Aquí el calor intenso del encendido origina una acción, con el MOTALOY, que primero reduce los depósitos de carbón duro y luego de limpiar las superficies Motaloy llena todas las partes desgastadas, rayadas o raspadas, metalizando los pistones, aros, válvulas y cilindros.

ATENCIÓN: culde que tenga la faja de garantía intacta.



MOTALOY

Fabricado por: MOTALOY MANUFACTURING CORP., San Antonio, TEXAS, U. S. A.

Unicos distribuidores en la Argentina
CIA. DISTRIBUIDORA AUTOMOTRIZ S.A.I.C.

BME. MITRE 559 - BUENOS AIRES - T. E. 30-3100 y 30-5100



UNA MODA BA

A SI puede denominarse esta nueva elegancia-invierno 64, porque está dispuesta a proteger a la mujer desde la cabeza hasta los pies. Esta actitud se traduce en las telas gruesas y porosas; lanas bouclées, tweeds, shetlands, mohairs, cuellos y echarpes que llegan a ocultar misteriosamente el rostro, abrigos forrados o adornados hasta piel, los vestidos cerrados hasta el cuello y las altas botitas de cuero o paño que llegan hasta la rodilla. Todo abriga y todo es práctico.

La novedad es la reaparición de las lanas escocesas y las largas medias de lana. Las lanas escocesas se utilizan en discretos tailleurs, faldas rectas, deux-pièces y sobretodos 9/10, dándoles un aire muy deportivo. Las medias deben ser gruesas, lisas o con gran variedad de dibujos y colores.

Pocas son las variantes que introducen los modistas: Dior impone su nueva línea kimono, Saint Laurent se decide por un estilo deportivo, y Chanel realza su línea tan clásica con innumerables detalles de piel.

La robe manteaux hace su reaparición en variadas interpretaciones: el vestido, este año, con mangas y de simplísima línea recta, es reemplazado por el deux piéces; los abrigos ciñen la cintura con un lazo y las mangas vienen largas y pegadas o raglán y 3/4.

Este invierno estamos obligadas a tener en nuestro guardarropas deportivo alguna prenda de gamuza o antilope y un gorro tejido o un gracioso casquete del mismo tweed que el sobretodo o sacón.

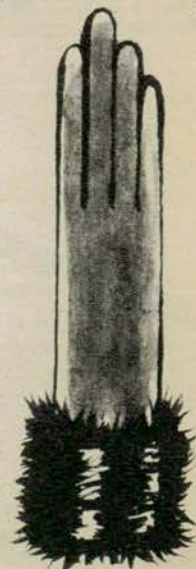
Para el día, los colores son tonos y audaces; el verde en todas sus gamas es favorito junto al ciruela y el marrón; en cambio, para la noche se imponen colores más vivos y luminosos. Y como siempre, el negro es rey indiscutido.

Aprobamos esta nueva moda bajo 0. Nunca como hasta ahora los creadores de la elegancia habían tenido en cuenta las necesidades de la mujer moderna que trabaja, hace deportes, conduce su automóvil y lucha junto al hombre, sin olvidar que es esencialmente femenina.

Por SUSY TAFUNI
Para AUTOCCLUB



Cálidos echarpes,
abrigos con capuchones
bordeados de piel
y guantes con anchos puños
de piel, regalan tibieza
a la moda de invierno.





Todo el fulgor de las
luces nocturnas reflejadas
en elegantísimos modelos
haute-couture se presentarán
en el próximo número
de AUTCLUB.

ENCAREMOS LA ATENCION PLENA DE NUESTRA BELLEZA

por NORAH Z. H. de RECALDE
Para AUTOCLUB

LA mayoría de las mujeres al regresar con nuestra familia de las vacaciones, nos preocupamos por la limpieza de la casa, ventilando placards, lavando cortinas y fundas, reponiendo los adornos en su lugar; en una palabra la acondicionamos para las gratas veladas invernales.

Pero ¿cuántas de nosotras podemos afirmar que tomamos las mismas precauciones con



nuestra belleza personal? En realidad muy pocas consideramos que nos es tan importante el cuidado de nuestra persona, sin pensar que la belleza no es solamente un adorno, sino la consecuencia lógica de los cuidados cotidianos que se reflejan en la piel, cabello y figura.

Generalmente, durante los días de descanso dejamos de lado el régimen de comidas, que se traduce luego en esos kilos de más, acumulados casi siempre donde menos los deseamos.

Ese mismo descuido, unido a otros excesos, se reflejan en nuestra piel y es así como aparecen manchas, granitos, poros dilatados, etc.

Por eso una vez que la casa esté arreglada y nuestros hijos encaminados en la escuela, debemos mirarnos con detenimiento en el espejo y ver qué podemos hacer para corregir todas esas imperfecciones y poder lucir impecables en las agradables reuniones que se aproximan.

Empecemos por mirar nuestro cutis; generalmente, las consecuencias más comunes de nuestro veraneo son las pecas, la piel manchada por el exceso de sol, etc., motivos todos para que comiencen las lamentaciones sin pensar que ello se debe a nuestra negligencia; pero ya el mal está hecho y sólo queda tratar de solucionarlo lo más pronto posible.

Las pecas, que cubren generalmente cara, escote, brazos y muslos, son alteraciones de la piel, por lo general seca y sensible a la luz y al sol, y se deben sobre todo a la falta de precauciones durante nuestro veraneo al no proteger debidamente nuestra epidermis con cremas o lociones especialmente creadas para este fin.

Otro problema son las manchas producidas en nuestra piel por la acción del sol unida a la presencia de ciertas substancias como la esencia de bergamota, que contienen algunas colonias, las que al aplicarse antes de la exposición solar desencadenan este proceso.

Su tratamiento consiste en la aplicación de cremas decolorantes o los métodos de exfoliación, tan de actualidad.

Una buena limpieza de cutis realizada por manos expertas y los cuidados cotidianos, ayudarán a solucionar estos problemas permitiéndonos lucir los nuevos maquillajes de invierno sobre una piel limpia y sana.

El cabello, motivo también de nuestra preocupación, deberá recibir cuidados especiales para poder realizar los nuevos peinados: sencillos y sentadores a la vez.

Es común que al volver de las vacaciones notemos el cabello reseco, frágil; esto se debe a la exposición al sol y al contacto con aguas duras que lo tornan quebradizo. De allí que lo primero que debemos hacer es darle un baño de aceite previo al champú, que en estos casos será no alcalino sino a base de aceites que restituirán su belleza.

Otra consecuencia del veraneo son las uñas quebradizas. Esto se soluciona fácilmente con masajes con cremas lubricantes, previamente entibiadas y el uso de tópicos con alumbre o formol que las endurece.

Ahora le llegó el turno a nuestra silueta. Si solamente hemos aumentado un par de kilos, con un régimen liviano, en pocas semanas recuperaremos nuestro peso; si los estragos son mayores, nos conviene recurrir a un médico dietólogo, quien nos aconsejará.

A veces, debido a una predisposición natural, engrosamos en determinadas partes, como ser: vientre, brazos, caderas, manteniéndose el resto del cuerpo más o menos normal; en estos casos conviene recurrir a los masajes, ya sean manuales o electrónicos o a una buena gimnasia localizada que permitirá con constancia, alcanzar las medidas ideales.

Y así llegamos a la base de nuestro cuerpo, piernas y pies, que merecen también nuestra atención.

Si nuestras piernas son gruesas podremos corregirlas mediante masajes, baños de parafina o ejercicios. Si en cambio, son las vérices las que nos preocupan, ellas deben ser motivo de consulta médica; pero si nuestro problema es puramente estético, es decir, descamación por exceso de bronceado, piel de gallina, etc., recurriremos a los masajes con aceites nutritivos y emolientes que en poco tiempo nos permitirán recobrar la normalidad que tanto anhelamos.

Si debido a las largas caminatas nuestros pies se encuentran hinchados y doloridos, podemos recurrir a baños tibios con flores de malva o manzanilla, secarlos bien y hacer un masaje con crema vitaminada, y pronto estaremos en condiciones de hacer frente a nuestros quehaceres y gozar de las reuniones que sin duda han de comenzar en poco tiempo.

Bien, he aquí que hemos terminado nuestro examen frente al espejo y nos hemos hecho el firme propósito de cumplir con los cuidados necesarios para que en un futuro bien cercano nuestra familia pueda sentirse orgullosa de nosotras y nosotras satisfechas de nuestra fuerza de voluntad.

COSMETOLOGÍA ES UNA NUEVA SECCION DE AUTOCLUB

Con el deseo de brindar todo aquello que pueda resultar de utilidad para sus lectores, AUTO CLUB incorpora desde este número a las páginas destinadas a la mujer, una sección de COSMETOLOGÍA, a fin de que, a través de ella puedan nuestras lectoras hallar la solución, o por lo menos una guía, para esos pequeños grandes problemas de belleza que se le presentan tan comúnmente a la mujer, sobre todo cuando viaja. Muchas ignoran que el viento puede llegar a producir un cambio momentáneo en su apariencia, transformándolo de normal en seco o apesgamado, con aspecto de envejecimiento tan temido por todas.

Estos y muchos otros problemas que se presentan al viajar o al volver a casa serán tratados en los próximos números de AUTO CLUB con las soluciones que la experiencia de la redactora considere atinadas.



prestolite®

TOMA "CONTACTO"
CON EL
AUTOMOVILISTA
ARGENTINO



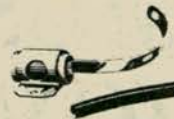
DISTRIBUIDORES



TAPAS



ROTORES



CONDENSADORES



PLATINOS



ALTERNADORES

REGULADORES DE
VOLTAJE



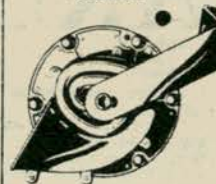
MOTORES DE ARRANQUE



BOBINAS



BOCINAS



MOTORES
LIMPIAPARABRISAS



ACUMULADORES



PRESTOLITE es una línea universalmente impuesta, como la marca que garantiza precisión en artículos y repuestos para el equipamiento eléctrico del automóvil, porque PRESTOLITE fabrica precisión. Ahora, usted también puede exigir PRESTOLITE en la Argentina cuando necesite un repuesto eléctrico de primera calidad para su automotor.

Fabricados con licencia y supervisión de
PRESTOLITE INTERNATIONAL CORPORATION por:

- * ARGELITE S.A.I.C.
- + INACEL S.A.I.C.
- ◆ INDUMAG S.R.L.
- KOVAL Y BLANCK S.A.
- TRINTER
AUTOMOTORES S.R.L.

ENCONTRARA



prestolite®

EN TODAS LAS BUENAS
Y MODERNAS CASAS DEL RAMO.



UN día de 1942, obreros de Obras Sanitarias de la Nación cavando un sector de la avenida Leandro N. Alem, descubrieron las arcaicas galerías del que fuera el Fuerte de la Ciudad hacia 1670. Hoy allí, a quince metros de profundidad y en las "catacumbas" de la primera fortaleza de Buenos Aires o Castillo de San Miguel y Fuerte de San Juan Baltazar de Austria, funciona el MUSEO DE LA CASA DE GOBIERNO.

Este Museo, el más joven de la República, enclavado en el lugar más viejo de la metrópoli, fue creado por decreto del Gobierno Provisional en mayo de 1957, para, entre otras cosas fundamentales, "mostrar y divulgar objetivamente los antecedentes históricos del Gobierno Nacional, y en particular la obra de los gobernantes, luego de transcurrido un plazo no menor de treinta años de finiquitado su mandato".

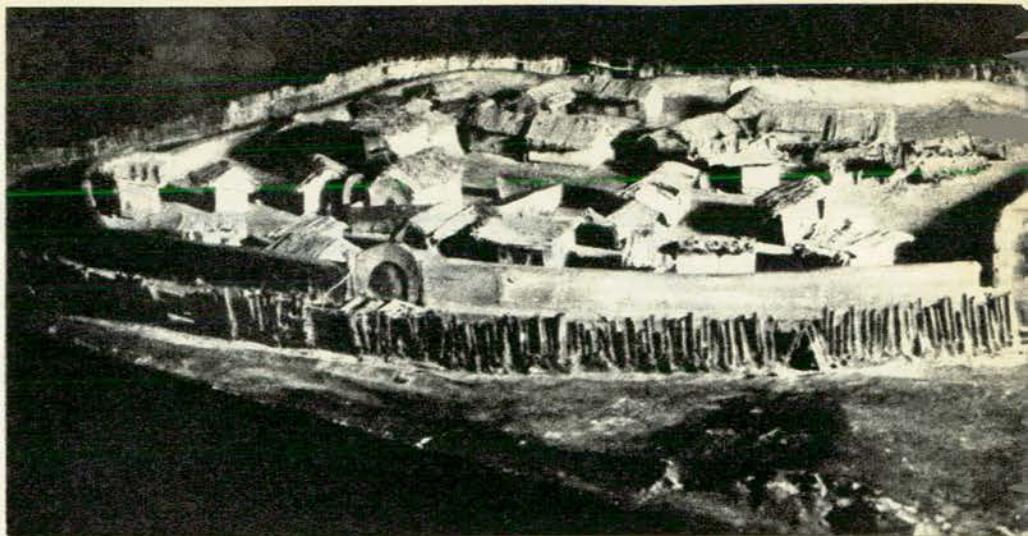
Un recinto, parte del cual perteneció a la primitiva sede gubernativa, le otorga una gran sugerencia histórica. Sus paredes fueron construidas se supone, con ladrillos hechos en el primer horno que contó la ciudad en 1667. La parte menos antigua data de 1855 y perteneció a la llamada Aduana Nueva.

Se trata pues de los restos del edificio más antiguo de Buenos Aires, donde actuaron desde la época colonial y desde los orígenes de la ciudad, todas las autoridades que rigieron los destinos de la nacionalidad argentina: Gobernadores del Río de la Plata, Virreyes, Gobiernos Patrios y Presidentes de la República.

Hasta mayo de 1962 las galerías ocupaban solamente cincuenta metros de longitud aproximadamente; el resto se hallaba cegado con tierra desde la época de rellamamiento efectuado para ganar terrenos al Río. Inmediatamente de esa fecha, respondiendo a un nuevo plan de reactivación y modernización de algunos aspectos del Museo por parte de nuevas autoridades del mismo, se habilitaron nuevas galerías que habían pertenecido a la Aduana Vieja, extrañándose cuatro mil metros cúbicos de tierra.

Las nuevas galerías, que comprenden actualmente 19 recintos, quedaron oficialmente inauguradas al público el 11 de octubre de 1963.

Por otra parte, quedó habilitado un novedoso equipo para irradiar música funcional y relatar la historia de nues-



EL MUSEO MAS JOVEN DE LA ARGENTINA

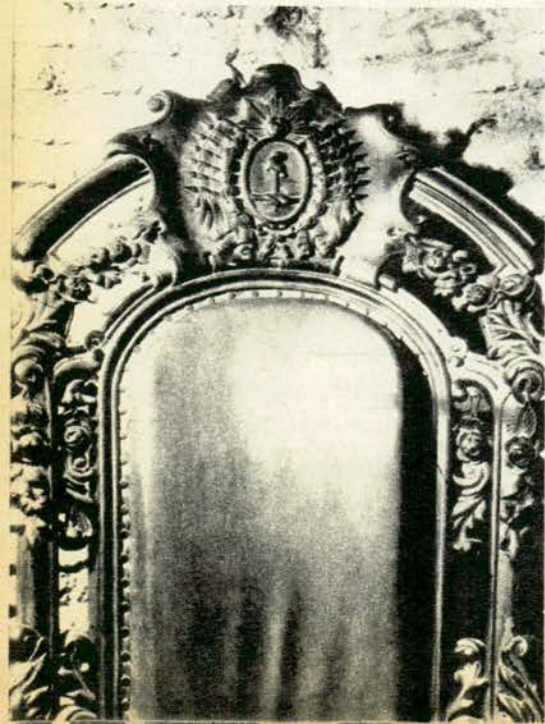
tra vida independiente a través de dos horas.

Las visitas son explicadas a los concurrentes apretando un botón del moderno mecanismo, eligiendo además la explicación del período por el cual sientan interés. Existen altavoces que hacen llegar al público en castellano, inglés y francés, depuradas versiones de carácter histórico, lo que facilita e ilustra la comprensión histórica del lugar, a quien visita por primera vez el Museo.

Texto y fotos de
SARA FACIO
y ALICIA D'AMICO
Para AUTOCLUB

Escritorio, archivo, buzón de correspondencia, etc., diseñado y supervisada su ejecución, especialmente, por Domingo F. Sarmiento.

El llamado primer sillón presidencial, construido a ese efecto y que perteneciera al presidente Derqui.





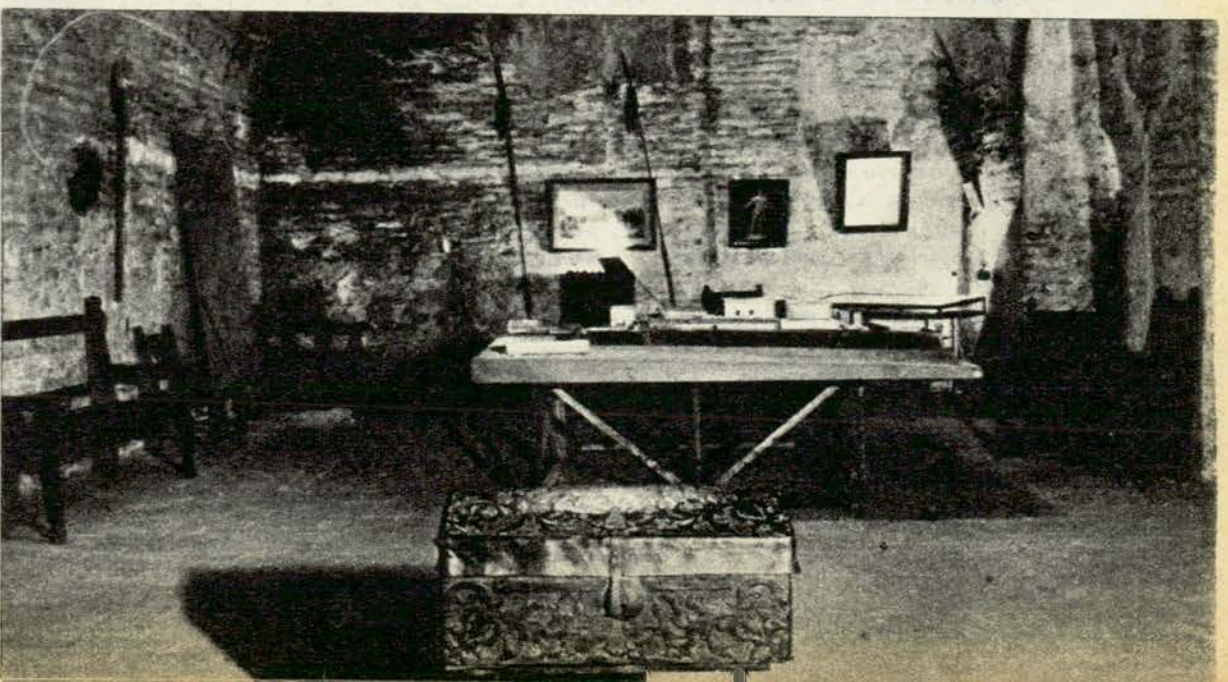
▲ Maquette de la ciudad de los Buenos Aires en el año de 1536.

Vista de las galerías que pertenecieron a la antigua aduana, hoy Museo de la Casa de Gobierno, al que se refiere esta nota. ▶



Nuestra Señora del Buen Airo, patrona de la ciudad por voluntad de su fundador, don Pedro de Mendoza.

Sala que data de 1730, perteneciente al antiguo Fuerte. Fue el primer descubrimiento realizado ▶





una carta en la que la señora Bloch le reitera su sincero reconocimiento por el real incentivo que ha infundido al intercambio turístico entre nuestros dos países, en ocasión de la visita al Brasil que comentamos.

"Pláceme asimismo informar a usted —prosigue en su carta la señora Bloch— del resultado de la conversación que tuve hace días con el Ministro de Vialidad, doctor Expedito Machado, quien no vaciló en concederme la autorización necesaria para despejar las carreteras en oportunidad del Rallye Buenos Aires-Río de Janeiro, bastando para ello que nos comunique usted la fecha en que desean realizar esa competición deportiva que, no tengo dudas, tendrá expresiva influencia en el estímulo al intercambio turístico entre la Argentina y el Brasil, utilizando automóviles particulares".

"El señor Ministro tuvo también la gentileza de acceder inmediatamente al plan que usted y yo trazamos de proveer rápidamente de asfalto las carreteras que unen el tramo argentino fronterizo a la entrada brasileña en el Estado de Río Grande do Sul, o sea la carretera que va de Santa Victoria de Palmar a Taim.

"Finalmente, tengo el vivo placer de señalar un hecho que, estoy segura, no escapará a su atención: el de que el flujo de turistas en ambos sentidos de las entradas que unen a nuestras naciones, ha aumentado en forma creciente, mayormente el de turistas argentinos que ahora tienen entrada libre en el Brasil.

"Conforme pude aclararle a usted —termina diciendo la señora Bloch— esa victoria sobre la burocracia paralizante, tendrá, sin duda, resultados muy fructíferos para la causa a la cual nos dedicamos ambos, usted y yo, al frente de

◀ El doctor Plácido Seara muestra a la señora Luci Bloch directora de la División de Turismo del Ministerio de Trabajo e Industria y Comercio del Brasil, las rutas a ser usadas por los automovilistas desde la Argentina a Río de Janeiro.

CONTEMPLASE LA POSIBILIDAD DEL RALLYE AUTOMOVILISTICO BUENOS AIRES - RIO

El doctor Plácido Seara, prosecretario del Automóvil Club Argentino, ha sido objeto de múltiples agasajos durante su permanencia en Río de Janeiro, ciudad a la que se trasladó, en compañía del señor Guillermo Zanotti, funcionario de esta entidad, en un interesante viaje de investigación sobre la posibilidad de organizar el turismo de nuestro país con el Brasil, en conexión con organismos oficiales y privados de ese país hermano.

El doctor Seara fue recibido en su despacho por la señora Luci Bloch, directora del Departamento de Turismo del Ministerio de Comercio e Industria del Brasil, quien se mostró especialmente interesada en fomentar el intercambio turístico entre su país y la Argentina y Uruguay, para lo cual se han dado ya facilidades para la entrada de turistas que viajen en automóvil.

Correspondiendo a las inquietudes de

la señora Bloch, el doctor Seara se refirió a la posibilidad de organizar para fecha a convenir un gran Rallye automovilístico Buenos Aires-Río de Janeiro, el que, además de su lógica finalidad, serviría para intensificar las relaciones fraternas entre Brasil y Argentina.

Una carta de la señora Bloch

Con relación a esta interesante iniciativa, el doctor Plácido Seara ha recibido



La señora Luci Bloch recibe de manos del doctor Seara, para su auto oficial, el emblema del Automóvil Club Argentino.

nuestras respectivas entidades; la promoción del turismo y del mutuo conocimiento entre los pueblos hermanos de la Argentina y del Brasil".

FORMULA DECLARACIONES A AUTOCLUB EL ESCRIBANO ENRIQUE F. GHEZZI

EL PRESIDENTE DE LA COMISION DE CARRERAS
DEL A.C.A. SE REFIERE
A LA TEMPORADA INTERNACIONAL

A L serle requeridas sus impresiones sobre las competencias automovilísticas recientemente llevadas a cabo, programadas para la Temporada Internacional como parte de los festejos a realizarse en el corriente año con motivo del sexagésimo aniversario del Automóvil Club Argentino, el escribano Enrique F. Ghessi, vocal titular de la Institución y presidente de la Comisión de Carreras de la misma, formuló a un redactor de AUTOCLUB las siguientes declaraciones:

"No podemos menos que sentirnos íntimamente halagados por el saldo final de la Temporada Internacional. El objetivo que el ACA se propuso ha sido logrado plenamente. Quisimos brindarle al país, a los conductores y a los mecánicos argentinos una experiencia útil, y esa experiencia fue conseguida. Alejados, por razones de fuerza mayor, de las competencias que un día permitieron cosechar, para satisfacción de los argentinos, los lauros de un quintuple campeonato mundial, era necesario comenzar de nuevo. Y así lo hemos hecho.

"Los resultados económicos de las cuatro competencias que formaron la Temporada permiten afirmar que ésta ha contado con el amplio apoyo del público. Dondequiera que nos presentamos hemos tenido la inmensa satisfacción del

respaldo popular, estímulo y aliciente sin el cual no sería posible intentar realizaciones de este tipo. Más allá de las voces o rumores intencionados o de las opiniones de gente no bastante informada, la presencia del aficionado, en magnitud tan elocuente, ha constituido el más significativo de los éxitos, acaso superior al cálculo más optimista.

"Pero es necesario que insista en un aspecto ya enunciado: el haber alcanzado plenamente el objetivo que nos propusimos, realizar una experiencia. Hacer que nuestros pilotos y mecánicos tuvieran acceso a máquinas que no entran dentro de su habitual actividad. Por ello precisamente fue reducido el número de mecánicos extranjeros contratados, para obligar a una mayor participación de los argentinos. Unos y otros han cumplido. De ahora en más, será posible reeditar este tipo de carreras, porque se cuenta ya con los elementos necesarios para hacerlo, y esperamos que en el futuro esa experiencia nos sirva para confirmar que, con mejores medios, tenemos valores humanos suficientes para reproducir en el campo internacional del automovilismo lo que hicieron Juan Manuel Fangio y José Froilán González en tiempo ya un poco distante."



La Danesa

ABERDEEN ANGUS de FIRPO

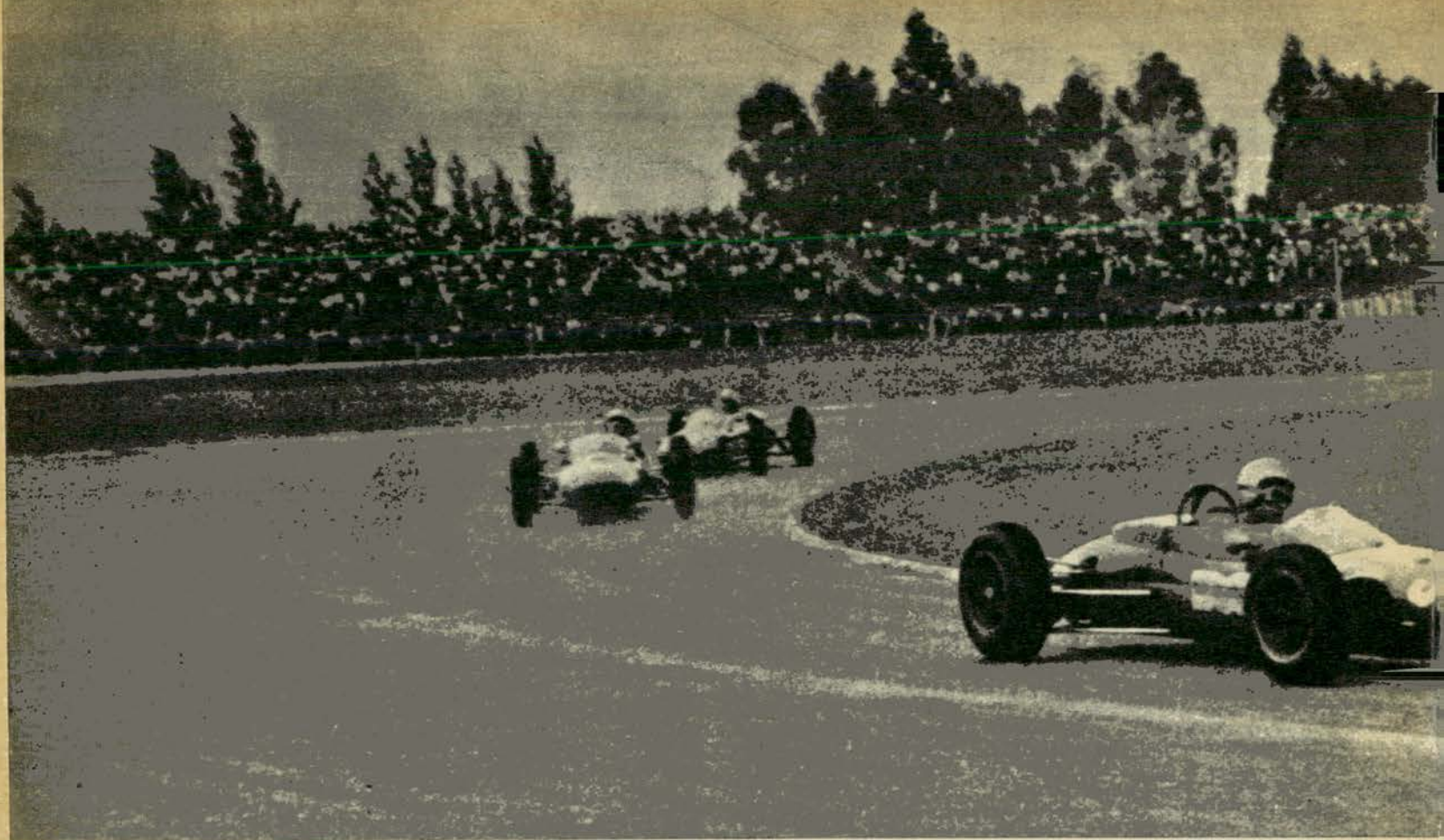
1er. Gran remate anual de la producción

- 200 TOROS DE PEDIGREE
- 80 TOROS PUROS PARA CRUZA
- 80 VAQUILLONAS DE PEDIGREE
- 30 VAQUILLONAS P. POR CRUZA
- 300 VAQ. GENERALES SELECCIONADAS

EL VIERNES 5 DE JUNIO
en LA DANESA-CANALS

Prov. CBA. R. Nac. Nº 8, Km. 463 - T. E.26

Facilidades: Consultar CASA BULLRICH
Transporte gratis hasta 500 km. comprando
6 o más toros o vaq. de pedigree o p. p. cruza



BALANCE DE LA TEMPORADA DE

VOLANTES Y MECANICOS ARGENTINOS SE HAN FAMILIARIZADO CON MAQUINAS DESCONOCIDAS PARA NOSOTROS

CUANDO el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO incluyó en el calendario de los festejos de su sexagésimo aniversario la realización de la Temporada Internacional de Fórmula Junior, lo hizo con una doble intención. La primera —que hace a una disposición estatutaria—, de carácter genuinamente deportivo. La otra, en cumplimiento de una vocación que escapa al molde de la letra fría de cualquier reglamentación, en la seguridad de poner en práctica una experiencia para los pilotos y fundamentalmente para los mecánicos argentinos. Una y otra intención quedaron cumplidas. Y con creces.

Esa, por otra parte, ha sido siempre la resultante de este tipo de temporadas. Aquellas de antes, dejaron los nombres de Fangio. Y de González.

Y para ellas, un recuerdo. En este caso, la señora de Foitek recibe uno de los tres presentes con que las autoridades del Automóvil Club Argentino obsequiaron a las acompañantes de los pilotos extranjeros.

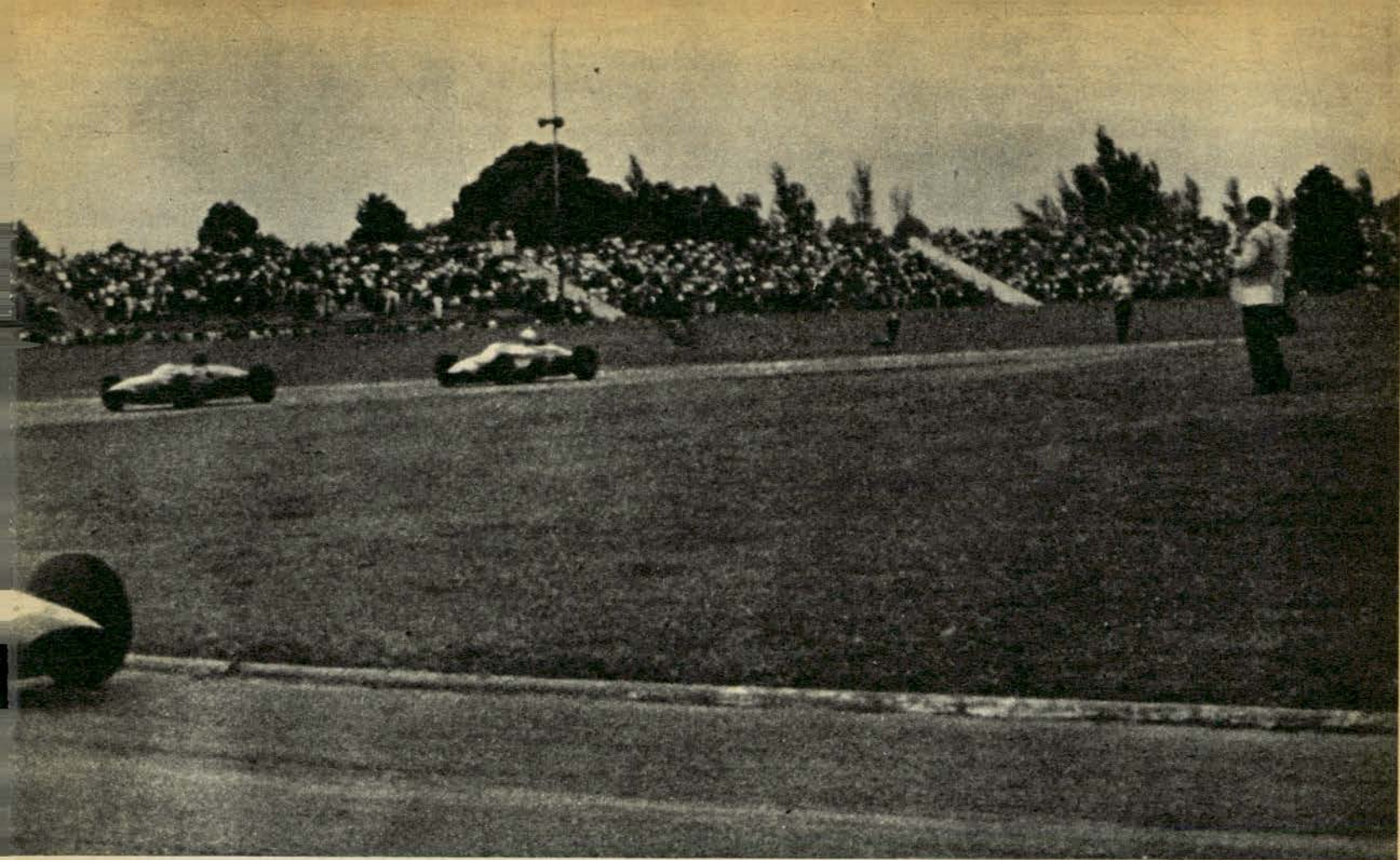
Escena cuatro veces repetida. Silvio Moser recibe de manos del doctor César C. Carman, presidente del Automóvil Club Argentino, la corona de laureles.

Esta otra, acaso con un resultado menos espectacular, deja también una suculenta posibilidad.

Claro está que la falta de memoria es mala consejera. Juan Manuel recordaba con una sonrisa, en reciente sobremesa, aquella primera oportunidad en que, a poco de partir, se quedó con el control de cambios en la mano. González también

En la noche del 8 de marzo, se llevó a efecto la distribución de premios. El doctor Carman expuso las resultantes de la temporada: favorables en todos los sentidos.





FORMULA JUNIOR

Los pequeños hólides de la fórmula Junior, sorprendidos aquí en plena acción competitiva, ofrecieron un emotivo espectáculo que contó con total auspicio de público en todas sus presentaciones.

acotaba parecida anécdota. Aquellos inconvenientes no fueron óbice para que el tiempo se transformara en el timbre de gloria que tanto nos enorgullece. La mención viene a cuento, porque ninguno de los magníficos muchachos argentinos que protagonizaron esta temporada internacional merece el gratuito agravio de que se suponga que necesitan de

"ayuditas". Nadie se llamó a engaño. Todos sabían cuáles eran sus posibilidades. Las muchas personales y las limitadas en el terreno de la mecánica. Todo aprendizaje resulta, en definitiva, un poco caro. Y ese precio se ha pagado. Merced a él —salvo el caso de Bordeu que lo tenía antes— hay otros nombres que tienen ya respaldo internacional. Un trampolín para méritos propios que, de no ser así, jamás hubieran trascendido.

Así lo entendió el público, primer destinatario de la Temporada, que no retaceó su apoyo, que pudo haberse equivocado una vez, pero no dos, tres y cuatro veces. Entenderlo de otra manera es también agraviar gratuitamente a un espectador que de tonto tiene poco.

El ministro del Interior, doctor Juan S. Palmero, y el intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires, señor Francisco Rabanal, rodean al triunfador de las cuatro carreras. Al lado de éste, el escribano Enrique Ghezzi, presidente de la Comisión de Carreras.

Todo esto es suyo. Fangio, el doctor Walter A. Saborido, el doctor César C. Carman, el escribano Vita'e contemplan los trofeos que Moser ganó.



El AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO ha cumplido pues con su propósito. Con su doble propósito: brindar un espectáculo de automovilismo. Y que ese espectáculo dejara un resultado.

LOS PROTAGONISTAS

Descartado Passadore, a quien ya la tribuna había hecho ídolo porque tenía todo el arrojo y la personalidad para serlo, destruido por una mala jugada de la fatalidad, desde el principio se advirtió que el suizo Silvio Moser estaba destinado a ser el indiscutido astro de la Temporada.

Sin embargo, sería injusto afirmar que las ventajas mecánicas que pudo aportarle su Brabham 63 con motor

Ford-Holbay, desmerece a ese ya gran volante, como tal, que tiene muchos méritos como conductor. La prueba irrefutable de ello fue pública y notoria en la primera serie del Gran Premio Automóvil Club Argentino. Sexagésimo Aniversario, del 8 de marzo, en el Autódromo Municipal, cuando la máquina comenzó a mostrar algunas fallas que impedían ese desarrollo característico suyo hacia el máximo de velocidad.

Cuando Deserti amenazó su condición de invicto, y ante la posibilidad de la reparación que ofrecía el intervalo, Moser supo acortar distancia en las curvas, con agilidad de dirección y pique largo. Si la máquina fue, pues, superior, quien la condujo en modo alguno le iba en zaga. A esa armoniosa identificación de hombre y motor, se debió el cuarterno.

La mención de Deserti, el larguirucho italiano, tampoco es gratuita. Es un volante fino, aunque en momentos de lucha arriesga demasiado. Así perdió la única posibilidad que tuvo en la final del Autódromo, en una maniobra en la que, donde el cálculo y la pericia de Moser resolvieron las dificultades, el andar riesgoso del italiano terminó por llevar la máquina fuera de la pista, concluyendo la perspectiva de un final disputado. Pero a juicio de muchos, Deserti fue lo mejor después de Moser.

Si cabe hacer otros nombres hay que citar a "Geky" Russo, que no revalidó títulos obtenidos en confrontaciones europeas. Se adujo deficiencias mecánicas. El mismo dijo en rueda de amigos, y no es indiferencia el repetirlo, que "de haber conocido la calidad de la temporada y de los adversarios se hubiera agenciado un mejor motor". Queda, pues, para él

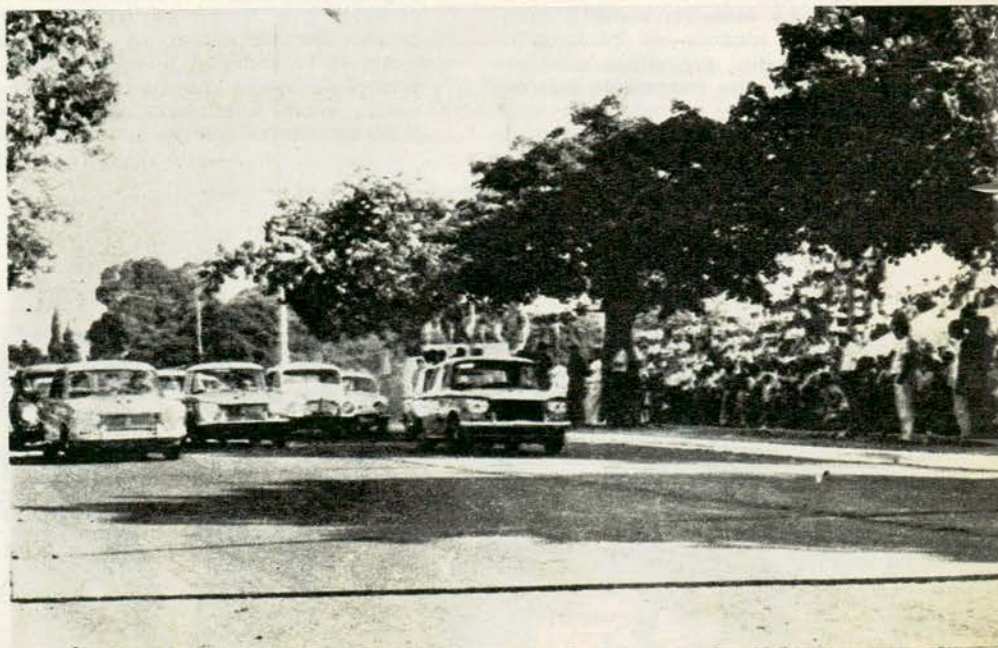


El doctor Emilio Mercado, presidente de la filial del A.C.A. en Córdoba, baja la bandera al suizo Moser, ganador de la primera serie.

la seguridad de esa pasta que caracteriza a los buenos volantes. Es presumible que lo volvamos a ver en otras oportunidades y en igualdad de máquinas, podamos formarnos un juicio más seguro.

En cuanto a Foitek y Dorfligher, son dos corredores de oficio. Frios, acaso conscientes de sus propias limitaciones, no arriesgan. Pertenecen a esa clase de volantes que, pasando inadvertidos para la tribuna, producen la sorpresa de ocupar puestos de honor. Acaso porque saben reprimir la máquina más que encararla con audacia, es por lo que constituyen el tipo de protagonistas que el espectador reclama. Pero no se les puede

Cupeiro en punta. En Rosario, su carrera en turismo mejorado lo mostró mejor que en ninguna parte en la plenitud de sus medios. Fue el suyo un triunfo irrefutable.



UN NUEVO ESTILO EN

**PILETAS DE
NATAACION**

CONSTRUYE

**perla
mar**



EMPRESA
ESPECIALIZADA

RESIDENCIAS - QUINTAS
CLUBES - BALNEARIOS

ESTANCIAS

CONSTRUIMOS EN
TODO EL PAIS

FACILIDADES



SOLICITE EL
ASESORAMIENT
TO GRATUITO
DE NUESTRO
DEPARTAMEN
TO TECNICO
LLAMANDO AL
31-3547
FLORIDA 890
PISO 11
BS. AS.

perlamar



negar calidad ni tampoco eficacia. Es de presumir, además, que cuando se arma un equipo el director técnico del mismo deba echar mano de este tipo de hombres. No llevarán detrás de sí el júbilo ni el aplauso, pero terminan siempre —o casi siempre— en los primeros puestos.

Del resto, poco o nada queda. En este tipo de confrontaciones resulta ya casi inevitable aceptar este hecho. Quienes criticaron esas presencias, recordando nombres como los de Varzi o Villaresi o Farina o Wimille, no advirtieron que es una forma de olvidar que también entonces desfilaron otros nombres que nunca estuvieron ni justificaron su presencia en las pistas.

Es cierto que hay corredores nuestros mejores. Pero sucede que estos hombres sin nombres tienen máquinas y tienen con qué mantenerla. ¿Estamos?

LOS ARGENTINOS

Parece un lugar común insistir en que los argentinos no tuvieron má-

quina. Pero esa grave deficiencia apuntada no impidió la actuación de valores ya conocidos, pero a poco confrontados con sus pares de otras latitudes. Para Juan Manuel Bordeu la temporada no fue sino un medio de ratificar cuanto se suponía de él: calidad. "Larry" también demostró que, a igualdad de medios, sabe hacer lo suyo y que lo hace muy bien. Y Néstor Salerno dio la pauta de sus buenas condiciones de volante, de su admirable espíritu deportivo y de su vocación de hombre de lucha. Mientras pudo, no postergó confrontación con nadie. Y quien haya rondado por los boxes habrá advertido que en cualquiera de las cuatro carreras, hubo más de un extranjero que lo siguió con ojo avizor. Los demás carecieron de medios y poco, muy poco, fue lo que pudieron hacer.

BALANCE

Terminamos por el comienzo. Suponer que en cada confrontación internacional ha de surgir un campeón

Bordeau concitaba toda la esperanza. Mientras tuvo máquina, en Rosario como en todas partes, no defraudó a su legión de partidarios.

mundial, es una esperanza un tanto pueril, por no calificarla de otro modo. Es necesario que admitamos que los valores surgen en todos lados. Incluso en nuestro país. Tras el vacío de varios años, se hace necesario comenzar otra vez y ese comienzo está hecho. El aspecto más trascendente de esta temporada ha pasado para algunos poco menos que inadvertido: la familiarización de los mecánicos argentinos con motores que en estos años han aceptado y adoptado el progreso de los laboratorios y la técnica. En ellos —y en los fabricantes— radica ahora el futuro. Estos tiempos nuestros, los actuales, no admiten el sentido heroico de horas pasadas. El héroe actual viste un overol manchado de sudor y aceite. En buena hora.

el PEUGEOT en FLORIDA

PENNSYLVANIA S.A. - CONCESIONARIO OFICIAL

PEUGEOT

Una completa organización al servicio de
LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE
Amplios planes de financiación con

INTERES BANCARIO

Tomamos su unidad usada con la más
alta tasación Moderna planta de service

MODELOS BICOLORS · TOTALMENTE EQUIPADOS · SUPER DE LUJO

FLORIDA 350 - T. E. 40-0672



404



403

LUBRICA INTERNACIONAL

¿VA USTED A VIAJAR EN SU COCHE AL URUGUAY O A BRASIL?

Se pone en conocimiento de los señores asociados del Automóvil Club Argentino, que la exportación temporaria de vehículos automotores con fines de turismo, desde nuestro país, es posible realizarla utilizando cualesquiera de los siguientes procedimientos:

a) POR EXPEDIENTE

Por medio de "expediente" que debe tramitar directamente el interesado en las dependencias aduaneras de jurisdicción por donde saldrá el vehículo automotor de nuestro país, ya sea con destino a Uruguay o a Brasil. Para estos casos, se consideran vehículos automotores que viajan con fines de turismo a los automóviles en general y a las motocicletas.

Dichos "expedientes" deben iniciarlos los interesados por medio de una solicitud dirigida al señor administrador de la Aduana por cuya jurisdicción saldrá temporariamente el vehículo automotor de nuestro país, en los términos de los artículos 117, 118 y 119 del Texto Ordenado de la Ley de Aduanas, como así también de acuerdo con lo dispuesto por la resolución Nº 1322 de la Secretaría de Hacienda de la Nación de fecha 29 de mayo de 1962.

En la solicitud dirigida al señor administrador de la Aduana, deberán indicarse las características generales del vehículo a exportarse temporariamente, tales como marca del mismo, numeración del motor, cantidad de cilindros, forma y color de la carrocería, numeración y procedencia de la matrícula municipal, marca, peso y numeración de los neumáticos. Llenados los requisitos pertinentes, la Administración de la Aduana Argentina de frontera podrá autorizar la exportación temporaria del vehículo.

Para el caso de la exportación temporaria del vehículo automotor por el puerto de esta capital, la solicitud debe ser dirigida al señor administrador de la Aduana de la Capital, calle Azopardo Nº 350, Buenos Aires. La exportación en estas condiciones, es por un máximo de ciento ochenta (180) días.

La gestión debe realizarla el propio interesado o con la mediación de un profesional con registro de despachante de aduana en ese organismo fiscal, ya que las disposiciones internas de las reparticiones intervinientes no permiten la actuación del Automóvil Club Argentino, en razón de que esta entidad actúa en los casos explicados en el punto b) que sigue.

b) POR MEDIO DE "CARNET DE PASSAGES EN DOUANES"

Los documentos denominados "Carnet de Passages en Douanes" reconocidos en casi todos los países del mundo, de uso muy ágil, con una duración de validez improrrogable de un (1) año, para uno o varios viajes, son emitidos por el Automóvil Club Argentino.

Al amparo de estos documentos, pueden exportarse temporariamente los tipos de vehículos automotores que se detallan seguidamente: automóviles, acoplados destinados al turismo, motocicletas con o sin sidocar, camionetas mixtas de pasajeros y carga de tipo rural, "pick up" comunes o de doble cabina, jeeps y furgones o furgonetas que se utilicen para el transporte de personas, siempre que su capacidad de carga no exceda de una (1) tonelada y en manera alguna porten elementos extraños al uso personal o deportivo del o de los que viajan en el mismo.

Estos "Carnet de Passages en Douanes" se obtienen en el "Automóvil Club Argentino" ya sea en su sede central, situada en avenida del Libertador Nº 1850 Buenos Aires, 1er. piso (oficina de Turismo Internacional) o por intermedio de las filiales o delegaciones que funcionan en el interior del país autorizadas para realizar estos trámites. Asimismo, las dependencias que citamos a continuación, emiten directamente los referidos carnets:

Filial Concordia (E. R.): Pellegrini y Corrientes T. E. 3478.
Corrientes: 25 de Mayo y Mendoza T. E. 4545/5958.

DAMOS LOS DETALLES DE LOS REQUISITOS NECESARIOS PARA EXPORTACION TEMPORARIA DE AUTOMOTORES A ESOS PAISES

- .. Córdoba: avda. gral. Paz y Humberto Iº T. E. 4636/4713.
- .. Mar del Plata: avda. Colón y Santa Fe T. E. 2/0031/2/3.
- .. Mendoza: av. San Martín y Amigorena T. E. 14920.
- .. Neuquén: Bvard. 25 de Mayo y Rivadavia T. E. 131.
- .. Paraná: Laprida y Buenos Aires T. E. 11522/11319.
- .. Rosario: Bvard. Oroño y 3 de Febrero T. E. 41278/9.
- .. S. C. de Bariloche av. Costanera y O. Goedecke T. E. 3001.
- .. San Juan: 9 de Julio y general Acha T. E. 3781.
- .. Santa Fe: Rivadavia y Suipacha T. E. 16236.

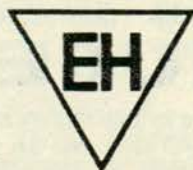
A efectos de obtener los "Carnets de Passages en Douanes", los asociados deben apersonarse en las oficinas del Club, munidos de los siguientes documentos:

- 1) Carnet de socio (con sus cuotas al día).
- 2) Recibo de patente (si es de la provincia de Buenos Aires, la declaración Jurada).
- 3) Cédula de Identidad o Libreta de Enrolamiento.
- 4) Registro Argentino de Conducir (habilitado, es decir, que no debe estar vencido).
- 5) Una fotografía de frente, fondo blanco, de 4 x 4 (tipo carnet).
- 6) Solicitud en un formulario Nº 475 (debidamente llenado en todas sus partes). Este se solicita en el A. C. A.

Llenadas las formalidades del caso, el socio recibirá el "Carnet de Passages en Douanes" con el que puede exportar temporariamente su vehículo automotor; presentándolo en cualquier de las aduanas de frontera, sin necesidad de otros trámites.

Se recomienda a los asociados no sólo leer y cumplir atentamente las instrucciones que figuran en los referidos "Carnets de Passages en Douanes", sino también que los funcionarios aduaneros efectúen las anotaciones pertinentes correctamente.

Conjuntamente con el "Carnet de Passages en Douanes" el Automóvil Club Argentino entrega al viajero el "Certificado Internacional para el Automóvil" y el "Permiso Internacional para Conducir", con los cuales el vehículo automotor estará habilitado para circular por diversos países y su conductor autorizado



ESPAGNOL HNOS. S.C.I.R.L.

La casa de los envases

ESTABLECIMIENTOS GRAFICOS

FABRICA DE ENVASES DE CARTULINA, PAPEL Y CARTON

DIAZ VELEZ 4469

T. E. 88-4041

BUENOS AIRES

para guiarlo. Estos documentos también tienen una validez de un año a partir de la fecha de su emisión.

IMPORTACION TEMPORARIA DE VEHICULOS AUTOMOTORES DESTINADOS AL TURISMO EN LA R. O. DEL URUGUAY, SIN CARNET DE PASSAGES EN DOUANES.

Los vehículos automotores destinados al turismo pueden ingresar temporariamente en el Uruguay mediante el procedimiento dispuesto por decreto del gobierno Uruguayo de fecha 16 de diciembre de 1958; es decir, por medio de un certificado consular expedido por el Cónsul de Uruguay de la jurisdicción del domicilio del propietario del vehículo.

A tal efecto, el propietario del vehículo automotor deberá presentarse en el Consulado del Uruguay de la jurisdicción correspondiente a su domicilio y solicitar un certificado que en dichas representaciones consulares son llenados por triplicado y firmados por el Cónsul. Una de las copias queda en el archivo del Consulado, mientras que el original y el duplicado son entregados al viajero, quien deberá presentar y entregar en la aduana uruguaya el duplicado, el cual quedará allí retenido.

El original quedará en poder del viajero y la aduana establecerá en él las constancias del ingreso del vehículo a Uruguay, a efectos de que se pueda circular libremente durante un plazo no mayor de noventa (90) días y utilizando al salir del Uruguay con el vehículo, con intervención de la aduana uruguaya.

Se hace notar que el original y el duplicado del certificado consular, sólo permite un ingreso al Uruguay y un egreso de ese territorio, de tal modo que si el viajero sale, por ejemplo, con el vehículo del Uruguay a Brasil, en la aduana uruguaya de frontera le retirarán el original de los certificados por lo tanto no podría reingresar nuevamente a territorio uruguayo para regresar a la Argentina, puesto que el Cónsul Uruguayo en territorio brasileño no está autorizado a otorgar certificados de ingresos para automóviles matriculados en la República Argentina. En un caso así el vehículo debería proseguir el viaje por territorio brasileño hasta la frontera argentina para que, con la intervención de la aduana de este país, se dé por cancelada la exportación temporaria del vehículo de la Argentina.

En cuanto al uso del vehículo en Uruguay, se encuentra supeditado a las disposiciones del decreto del "Consejo Nacional de Gobierno del Uruguay" cuya parte dispositiva dice así: "Decreto del 1º de agosto de 1963. El Consejo Nacional de Gobierno decreta: Artículo 1º. Agrégase al Artículo 3 del Decreto del 15 de diciembre de 1958, el siguiente inciso: En todo momento, "dentro del territorio nacional los vehículos ingresados en virtud del presente decreto, deberán ser conducidos personalmente "por el turista propietario o familiar dentro del cuarto grado de consanguinidad o afinidad. Podrán ser conducidos por chofer "profesional, cuando éste acredite con pruebas fehacientes su "calidad de tal ante la autoridad aduanera correspondiente al "punto de ingreso".

INGRESO DE AUTOS A ESTADOS UNIDOS DE BRASIL.

El viajero que desee ingresar al Brasil por vía terrestre, con su automóvil matriculado en la República Argentina, deberá cumplir los siguientes requisitos:

- 1) Presentar en los puestos aduaneros de frontera del Brasil, la documentación que se detalla a continuación:
 - a) Cédula de Identidad, Libreta de Enrolamiento o Cívica;
 - b) Tarjeta Consular para la entrada a Brasil (se tramita personalmente en los consulados brasileños), 3 fotografías de 7 x 5, de frente, fondo blanco;
 - c) Certificado de Viaje (gestionar personalmente ante la Policía Federal y sus delegaciones en el interior);
 - d) Certificado de Vacuna Internacional;
 - e) Recibo de Patente del coche (si no estuviera a su nombre, autorización del propietario, con la firma autenticada por Institución Bancaria, Escribano Público, Juez de Paz o Comisario de Policía);
 - f) Permiso Internacional de Conducir.
- 2) En la oportunidad deberá firmar un "certificado de garantía", mediante el cual se compromete a retornar el automotor dentro de un plazo máximo de 60 días, excedido el cual quedará sujeto a la pena de confiscación del vehículo, en la forma que establece la Ley para garantía de los impuestos adecuados y otros requisitos legales.
- 3) Si es su intención regresar por otro punto del Brasil, deberá especificarlo en el momento del ingreso a efectos de que esta constancia quede debidamente establecida en el documento que firmará.
- 4) Los acompañantes deberán viajar munidos de los documentos mencionados en los apartados a), b), c) y d) y aquellos que conduzcan el automóvil, deberán poseer el Permiso Internacional de Conducir.

Se deja establecido que aquellos turistas que salgan de la Argentina "por expediente" e ingresen a Brasil, de acuerdo a las normas que se detallan más arriba, no podrán, desde este país, importar temporariamente su vehículo a Uruguay. En este caso es preciso viajar munido del "Carnet de Passages en Douanes".

CREOSE EN INGLATERRA UN ASIENTO DE SEGURIDAD PARA NIÑOS

Los automovilistas que celebran la protección que les es conferida por cinturones de seguridad estiman que la misma clase de protección debe existir para sus hijos. En consecuencia, han de celebrar también la creación del "Jeenay", primer asiento automovilístico de seguridad para niños que se haya fabricado en el mundo y diseñado especialmente para criaturas de menos de cuatro años. El nuevo asiento, que es fabricado por la firma inglesa D. C. Morley Engineering Co. Ltd., ha sido proyectado con la cooperación de fabricantes de automóviles y médicos. Se fija fuertemente al asiento posterior de los coches, y combina un peso reducido con una considerable fortaleza, y no puede desengancharse porque se ajusta muy firmemente a porciones metálicas del auto. Un arnés de seguridad de cinco correas, que se suelta muy rápidamente, otorga protección completa a los pequeños en las frenadas bruscas o en caso de vuelco. También impide que el cojín del asiento sea proyectado hacia adelante, circunstancia que frecuentemente lesiona a los niños. Asimismo, los mantiene a prudente distancia de la zona de peligro del asiento delantero y del parabrisas, que puede astillarse. Además, el Jeenay puede ser sacado fácilmente del coche para su empleo en hoteles o en casas: un soporte liviano, que pesa menos de 450 gramos, lo fija a las sillas.

EN PLENO CORAZON DE

FLORIDA...

GUIMMEL'S

S.A.C.I.F.I.

Florida y Viamonte

LA ESQUINA DEL CONFORT HOGAREÑO

TELEVISORES - HELADERAS - COMBINADOS

CONCESIONARIOS DE



ALHAJAS - RELOJES - BRILLANTES - Etc.

Diamandor

FLORIDA 225

T. E. 34-7245

Bruno - Bredahl

LA MAXIMA AUTORIDAD
EN IMPRESIONES SOCIALES

INVITACIONES PARA CASAMIENTO
PAPELERIA FINA
PERGAMINOS - HERALDICA

FLORIDA 356
AVENIDA ALVEAR
1777

La noticia "vive" en LA NACION

Hombres con verdadera vocación periodística y probada capacidad profesional son los que hacen LA NACION. Por eso la noticia "VIVE" en sus páginas, y el lector comparte en ellas, con vigor y realismo, los sucesos más diversos del país y del exterior.

LA NACION... con ritmo siempre nuevo.



La mujer, el hogar, el niño • notas sociales • micropanorama médico • entre sonrisa y sonrisa • en el mundo del cine • TV enfoques • informaciones radiofónicas • quehacer teatral • arte culinario • consejos útiles • mirador porteño • programa diario de radio, televisión, cine y teatro... y el suplemento gráfico de los domingos, en huecograbado.



Conozca



ARGENTINA

CRUCERO A LOS CANALES FUEGUINOS

El 16 de febrero realizó el crucero a los Canales Fueguinos por la motonave "Cabo San Vicente". La participación de más de 700 cruceristas da la pauta del interés despertado en nuestro ambiente por conocer las extraordinarias bellezas de Tierra del Fuego.

La visita de Punta Arenas y sus alrededores tuvieron una especial atracción con motivo de la Exposición Internacional de Ganadería, donde se pudieron apreciar los magníficos ejemplares ovinos de Argentina y Chile, célebres por su calidad en la competencia mundial. Las autoridades locales agasajaron en dicha oportunidad a los excursionistas, que a su vez estuvieron favorecidos con un clima excepcional durante toda su estada.

La visita posterior a Ushuaia deparó a los ex-

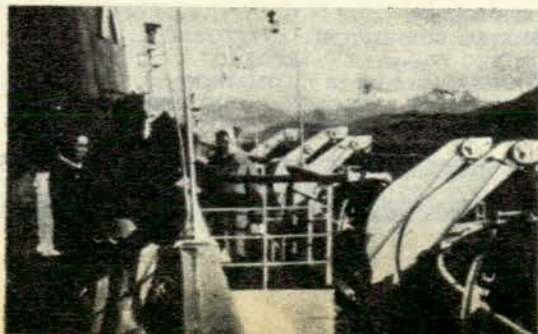
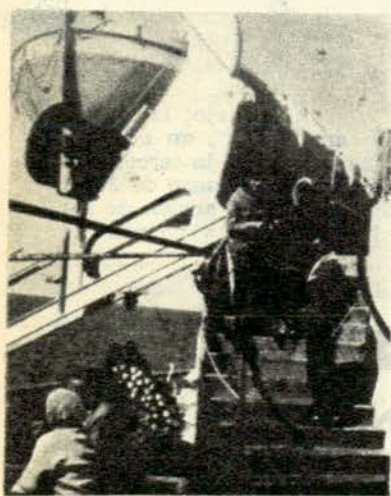
curсионistas una gran satisfacción con el amplio plan de paseos realizados. Esta ciudad, la más austral del mundo, figura como uno de los puntos de mayor atracción universal dentro de sus características y tan es así que la Dirección de Parques Nacionales está terminando la construcción de tres grandes hoteles en dicha zona que ofrecerán el mayor confort a los turistas.

El canal de Beagle con sus imponderables glaciares, ofrece un panorama único y difícil de apreciar en otras regiones del globo. La exuberante vegetación de sus grandes bosques ofrece un ambiente acogedor y por tal motivo está lejos de considerarse una zona inhóspita.

Las autoridades del Automóvil Club Argentino están empeñadas en que con su campaña "Conozca Argentina" las excursiones de tal naturaleza tengan cada vez mayor afluencia de su masa societaria.

Un grupo de simpáticas "cruceristas" a bordo del "Cabo San Antonio", antes del arribo de la nave al puerto de Punta Arenas.

He aquí otro animoso grupo de turistas contemplando, a la llegada a Ushuaia, el majestuoso panorama de la bahía, rodeada de cumbres nevadas.



BRASIL Y SUS MARAVILLOSAS SELVAS TROPICALES

VISITE MANAOS EN
EL CORAZON DEL
AMAZONAS EN UNA
MAGNIFICA

EXCURSION DE 41 DIAS

CON LA MODERNISIMA
M/N PRINCESA

ISABEL TOTALMENTE
CLIMATIZADA

CON ESTADIA A BORDO
(SU HOTEL FLOTANTE)

Y
DESDE \$ 19.800

EN PRIMERA CLASE

CON ESCALAS EN (*) RIO GRANDE
SANTOS - RIO DE JANEIRO - SAL-
VADOR - RECIFE - FORTALEZA -
BELEM - MANAOS

SALIDAS: 3 DE JUNIO Y 15 DE JULIO

(*) 3 días en Rio y 8-11 hs. de permanencia en cada Puerto para excursiones en tierra.



INFORMES

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AVDA. LIBERTADOR 1850

T. E. 83-6061

LA CUARTA REVOLUCION

POR
MARIANO PERLA

Para AUTOCLUB
Ilustró VILLAFANE

HA aumentado, según las últimas estadísticas, la parte de los ingresos fijos — pues parece que ellos los tienen — que los norteamericanos dedican a la compra de automóviles y de diversiones. En cierto modo, el confort se nutre de velocidad y evasión, dato interesante, pero que dejamos en manos de los sociólogos y psicólogos que posean automóvil y estén dispuestos a divertirse de vez en cuando.

Al mismo tiempo que se publicaba esa novedad, que como casi todas será juzgada deleznable por los pesimistas y áurea por los optimistas, se daba también a conocer la conclusión a que ha llegado una comisión *ad hoc* encargada de estudiar "la triple revolución" que viven los Estados Unidos. La cual comisión, para seguir con los latines baratos, ha trabajado *ad honorem* y se hallaba constituida por lumbreras varias, seleccionadas en los respetables campos de la ciencia y de la literatura. Con clara intención decorativa, se ha-

bía espigado en la vasta área de los Premios Nobel. Las tres revoluciones en marcha son la Cibernética, la pavorosa evolución de los armamentos y la lucha por los derechos cívicos. La primera insi-

núa un adiós al trabajo; la segunda, como en "Tosca", un adiós a la vida. En cuanto a la tercera, el fúlgido y malogrado paso de John Kennedy y la serena acción de los negros han venido a demostrar



AUTOS AL INSTANTE

LLAME A AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

85-1515

TARIFA

MINIMO 3 KILOMETROS	\$ 50.-
CADA KILOMETRO SUBSIGUIENTE C/RETORNO	\$ 10.-
CADA KILOMETRO (Provincia) C/RETORNO	\$ 10.-
LARGA DISTANCIA (MAS DE 50 KILOMETROS)	\$ 9.-
VIAJE POR HORA (CON 4 KILOMETROS INCLUIDOS)	\$ 150.-
VIAJE POR HORA (KILOMETROS EXCEDENTES)	\$ 8.-

LOS SEÑORES SOCIOS TENDRAN UN DESCUENTO DEL 10 POR CIENTO

que los derechos humanos han trascendido al fin su antiguo acotamiento retórico.

Por esos tres grandes motivos, esto es, porque todos los ciudadanos tienen los mismos derechos, se hallan igualmente amenazados de una higiénica desaparición atómica y no está lejano el día en que las máquinas trabajen, calculen y



penda del grado de fijación infantil de quien las haga. Pero, así como la conclusión es indiscutible, el planteamiento es riguroso: están en marcha, en efecto, esas tres revoluciones; una, la última, es tan vieja como la humanidad, y las otras dos son consecuencia de su tardío ingenio. La segunda, es decir, el peligro atómico, es la más exigente y, por paradoja, la que puede obtener el fruto más culto y civilizado: un mundo unido y coherente, obligado a renunciar a sus prejuicios tribales, si es que realmente tiene interés en seguir girando habitado en el pluriverso que ahora,

por vez primera, empieza a contemplar del solo modo posible: potenciando los pobres y a la vez delicados sentidos humanos con unas prolongaciones maquinales. Por lo demás, la primera revolución no borrará el trabajo: lo definirá. Superará sus rudos límites actuales, demostrando que "con el sudor de tu frente" era sólo una certera metáfora, y no sólo no eliminará el quehacer individual, sino que hará de él lo que todavía no es sino excepcionalmente: la propia vida haciéndose, dando razón de sí misma.

Pero todo este apasionante y singularísimo panorama es hoy visi-

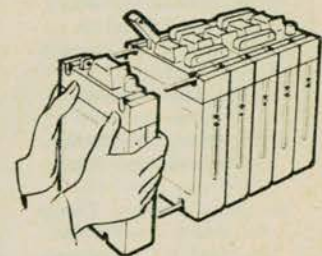
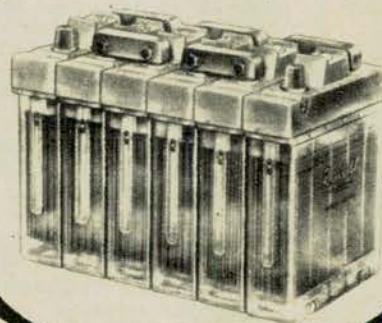
TRANSPARENTE COMO EL CRISTAL, FUERTE COMO EL ACERO

BATERIA

Russell®

con revolucionarias ventajas que abren una nueva era en el campo de la electricidad automotriz.

- Sellado hermético de tapa y caja.
- Terminales que forman una sola pieza.
- Bornes que no se sulfatan.
- Visores transparentes señaladores de carga.
- Sistema exclusivo de vasos cambiables.



Aprécie usted todas las conveniencias que le ofrece esta extraordinaria batería

VEALA EN LAS CASAS DEL RAMO
BATERIA

Russell

Producida y Garantizada por:
Industria Electroquímica RUSSELL

12 de Octubre 820 - Tel. 203-0928 - Quilmes

Orbe propaganda

organicen por ellos, los sabios comisionados han llegado a la conclusión de que el fin lógico de dicho proceso revolucionario consistirá en asegurar una pensión a cada cual, trabaje o no, sea o no directamente útil al gigantesco Estado Tutor en que concluirá por hallarse incrustada la colectividad. Así como el socialismo decretaba: "A cada cual según su capacidad", y el comunismo promete: "A cada cual, según sus necesidades", el neocapitalismo dirá simplemente: A cada cual. Lástima que, como decía uno de los animales de la famosa sátira de Orwell, todos somos iguales, pero algunos más iguales que otros.

Naturalmente, todo el mundo está en su derecho de hacer utopías. La historia es, en general y en particular, una curiosa colección de ellas. Que sean más o menos gregarias y estatizantes acaso sólo de-

PRIMERA
ENTRE
LAS
MEJORES

INDUSTRIA ARGENTINA

AUTORIDADES DEL A. C. A.



COMISION DIRECTIVA

Presidente:
Dr. César C. Carman
Vicepresidente 1º:
Dr. Horacio C. Rivarola
Vicepresidente 2º:
Ing. Mario L. Negri
Secretario:
Dr. Walter A. Sabarido
Prosecretario:
Dr. Plácido Secar
Tesorero:
Sr. Federico Lajud
Protesorero:
Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli
Vocales Titulares:
Sr. Simón Finkelberg
Esc. Enrique F. Ghezzi
Dr. Fernando González Camicova
Sr. Enrique González Vidal
Dr. Roberto N. Lobos
Dr. Angel Maccarrone
Dr. Luis Pandra
Sr. Ovidio H. Salgueiro
Dr. Emilio L. Villarreal
Esc. Roberto N. Vitale
Vocales Suplentes:
Sr. Héctor Alxipi
Ing. Belisario Alvarez de Toledo
Sr. Mario Camuyrano
Sr. Alfonso Castellanos Esquiá
Ing. Manuel J. Escasany
Ing. Emilio E. J. Ferro
Dr. Horacio A. Hueyo
Viccomodoro Gustavo J. Tornquist

ASAMBLEA DE DELEGADOS

Presidente:
Dr. Domingo A. Romano
Secretario:
Dr. Manuel M. Pérez Taboada

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Presidente:
Sr. Marcos Victorica
Vicepresidente 1º:
Dr. Silvio E. F. Bonardi
Secretario:
Dr. Luis Orcoven
Vocales Titulares:
Sr. Alberto De Hídes
Sr. Eduardo Del Piano
Vocales Suplentes:
Sr. Jorge Alvarez Tronzo
Sr. Pedro Guglielmino
Ing. Abel M. Lisarrogue

TRIBUNAL DE HONOR

Presidente:
Dr. José Canani
Secretario:
Dr. Enrique Sojo
Vocales Titulares:
Dr. Ricardo A. Bassi
Sr. Manuel Rowson Fox
Dr. Manuel Rodríguez Ocampo
Srta. Gisela Shaw
Vocales Suplentes:
Dr. Roberto López Novillo
Sr. Tufik Sarquis
Dr. Rodolfo Eyherabide



ble únicamente para una minoría de países, puesto que los pueblos, como los individuos, conviven teniendo edades en algunos casos, los menos, iguales, pero, en general, distintas. Naciones como los Estados Unidos y las de Europa Occidental han alcanzado ya, en menor o mayor grado, una edad juvenil, sin duda colmada de peligros, mas también de luminosos presagios, como ya indica esa revolución, triple o múltiple, según la profundidad del análisis, suficiente para levantar una punta del velo del futuro casi inmediato, a la vez magnifico y temible, exactamente como cualquier vida individual que acaba de abandonar la adolescencia. No es ése nuestro caso, el caso de América latina. Nuestras cifras son otras. Nuestras comisiones *ad hoc*, que, por lo demás, no solemos tomarnos la molestia de crear, tendrían que atender a ciertos supuestos incumplidos, todavía muy lejos de la Cibernética, la energía nuclear y los derechos humanos. Recordemos algunos:

América Latina

Según las estadísticas, las dos terceras partes de la población latinoamericana está desnutrida. Con el crecimiento demográfico más rápido del mundo, es ya urgente buscar alimento, vestido y habitación para cien millones de seres y trabajo para treinta y ocho millones, todo ello en un plazo no mucho mayor de una década, porque esta parte del mundo contará en 1975 con trescientos millones de habitantes y con el doble en el próximo año 2000. Hay setenta millones de analfabetos adultos. La quinta parte de la población recibe la mitad de todos los ingresos, en tanto que el ochenta por ciento restante debe resignarse con la otra mitad. La palabra equidad es, pues, una entelequia y un fácil recurso demagógico de los aspirantes a formar su propia oligarquía. Ningún "standard" de vida más inestable, ningún desarrollo económico más tenazmente adherido a su mediocridad. Excepto techo, comida y educación, en casi todas partes hay de todo.

Sin embargo, la América latina no está sola, ni siquiera ocupa el peor lugar. Nada menos que las tres cuartas partes de los 3.200 millones de seres que pueblan la Tierra padecen aquello que ahora se denomina con un eufemismo más o menos irritante para las suspicacias nacionalistas, pero, en verdad, piadoso: subdesarrollo.

La Esperanza...

La pregunta que surge ante semejante diferencia de edades es muy sencilla: ¿ayudará al crecimiento de los todavía débiles, el hecho de que los adultos vislumbren ya un porvenir de transformaciones sociales que, en definitiva, transformarán hasta cierto punto al hombre individual? (Pues, si así no fuera, ¿qué sentido tendrían?). La respuesta es aún más sencilla: si esa ayuda no se produce, no habrá porvenir, ni para los débiles ni para los fuertes; a lo sumo, existirá como una luz remota y débil. Cada una de las tres revoluciones indicadas se contradice y niega si no alcanza a todos; y la segunda se hace mucho más peligrosa, porque, como alguna vez ha dicho Von Braun, "más vale no pensar en el momento en que los proyectiles atómicos puedan hacerse poco menos que en casa". Y por otra parte, hay en todo esto una sutil justicia, pues aquellos que den no darán: devolverán, simplemente. Ni tampoco hay otro modo de plenitud verdadera que dándose.

...En la Evolución

Funciona, por tanto, una cuarta revolución, que condiciona las otras tres: la revolución de los no suficientemente evolucionados, que tiene su correspondencia, dentro de los países más fuertes, en la comprensión de esa urgente necesidad por parte de los espíritus más lúcidos, según demuestran tantos síntomas recientes y esperanzadores.

Y véase hasta qué punto viven en nosotros estas evidencias, que una leve meditación sobre el hecho de que a los norteamericanos les guste cada vez más comprarse autos nos ha traído a estos no demasiado pavimentados caminos. Ustedes sabrán disculparnos.

MUTACION Y...

(Viene de la pág. 11)

un coronel-diputado-poeta que comenta, en su número del 26 de mayo, en el cual también se da noticia de una reunión de gobernadores que se efectuó en San Nicolás de los Arroyos: "Durante el día un tibio sol iluminaba la plaza y por la noche el suave resplandor de la luna contrastaba con la luz amarillenta de los ochocientos faros, eclipsando uno y otro cuando los fuegos artificiales encendían la atmósfera, reverberando en la bóveda del cielo como un desafío del hombre contra la naturaleza. Que tenía la duración de todas las cosas humanas...". O, si se quiere, de las concordancias políticas; al año siguiente la Pirámide preside la bendición de las banderas porteñas que vuelven a la lucha...

En 1860, derrotado militarmente, pero civilmente triunfante, el coronel-poeta-periodista es gobernador y llega al monumento con mucho de sagrado, entre vibrar de clarines y palpar de corazones, para adherir a su pie, en nombre de Buenos Aires, a la Constitución de 1853 recién reformada bajo su auspicio.

Expresa a la sazón: "Este es el noble y sencillo monumento, a que sirven de espléndida corona las luces del Sol de Mayo, que trae a la memoria de los presentes y transmitirá a los venideros otro juramento no menos sublime que el que vamos a prestar, y que pronunciaron nuestros padres, cuando confiaron la nave de la República a las ondas agitados de la democracia, encomendando a sus hijos que la llevarán a puerto de salvamento...". Es el comienzo de la unión nacional definitiva, a la sombra de lo que él mismo denominará, invitado Mitre en 1880 a pronunciarse sobre la demolición, "columna miliaria de la Revolución Argentina, foco de irradiación de sus principios...". O sea foco, columna, de perennidad.

¡"Centro" de la patria y también su "cetro"!

EL NUEVO ESTATUTO SOCIAL DEL A. C. A.

Interrumpimos hoy la publicación del nuevo Estatuto Social del Automóvil Club Argentino, que habíamos iniciado en el número 14 de AUTOCLUB, con el deseo de brindar a nuestros lectores el texto íntegro en una sola entrega. En consecuencia, en el próximo número de AUTOCLUB, que, como se sabe, tendrá carácter extraordinario, se publicará en toda su extensión el referido documento.

LA CIUDAD DE...

(Viene de la pág. 81)

Nació y murió el mismo día

Un escritor francés, Aristides Marie, dio a la estampa, hace años, un volumen agradable y serio, en el que pone al poeta en su verdadero lugar. Dejando de lado fantasmas y saliendo del plano de la hipótesis, se dedica, de buena fe, a encontrar en el nativo de Stratford el autor del maravilloso teatro motivo del litigio.

"Mejor que entre el polvo de las tumbas —dice en el prólogo—, es entre el paisaje y lugares de su eclosión que los espíritus luminosos nos permiten sorprender el reflejo de su existencia y de sus pensamientos".

Con estas intenciones salió un día "en busca de Shakespeare". Visitó, en primer término, la galería de cuadros constituida en Londres, con el objeto de recordar los rostros de los familiares de Isabel. Luego se dirige a Windsor, donde Falstaff, decrepito, es burlado; a Oxford, donde murió estrangulada Lady Dudley.

Y no deja de averiguar, entretanto, qué sucedió con Yago, el presunto asesino, que acabó sus días en las inmediaciones de Stratford. Una vez allí, se impone de todas las leyendas que dejaron flotando en el ambiente los bardos bretones arrojados de Gales por la invasión romana, que se refugiaron en el lugar. La del "rey Cymbellino", por ejemplo, a quien la tradición atribuye la fundación de Warwick.

Además, este condado fue teatro de sangrientos sucesos durante la guerra de las Dos Rosas, suceso que Shakespeare recoge en piezas como "Enrique VI" y "Ricardo III".

Los bárbaros excesos que pinta el dramaturgo son de su tierra —afirma Marie— y fueron sacados de las historias que mecieron su cuna. De ahí partió su inspiración inicial.

A algunas millas de Stratford se halla, tal vez como Shakespeare lo conoció, el parque de Charlecote, donde jugaba, siendo niño y adolescente, con sus camaradas. En el anecdotario del poeta que es muy vasto y que su ciudad natal conoce, figura el que lo vincula a este lugar, y hace referencia a cierta ocasión en que penetró a la apretada arboleda para cazar una liebre.

En aquellos tiempos, las leyes contra el merodeo eran muy severas, por lo que Sir Thomas Lucy Charlecote presentó queja contra

RINCONES DE ESPAÑA

(Viene de la página 54)

En aquel otro sí, donde dispone ser enterrada en el monasterio de San Francisco, también repunta la pasión acaparadora de los celos, y agrega:

"...pero quiero e mando que si el Rey mi señor eligiere sepultura en otra cualquier iglesia o monasterio de cualquier otra parte o lugar destes mis reynos, que mi cuerpo sea allí trasladado e sepultado con el cuerpo de su Señoría, porque el ayuntamiento que tovimos viviendo y que nuestras almas espero en la misericordia de Dios tendrán en el cielo, lo tenga e representen nuestros cuerpos en el suelo".

* * *

En ese castillo de la Mota, que vio enloquecer de amor a doña Juana y asistió a los últimos momentos de Isabel la Católica, perdura, como materializada, el alma de Castilla, toda hierro y ensoñación. Pues si doña Juana, antes mujer que reina, puede simbolizar la fantasía, el desprendimiento, el arranque lírico, que llevaron a España a la disparatada aventura de conquistar América —¡jamás ningún pueblo realizó locura igual!—, en Isabel, su madre, se manifiesta intocada la fuerza centripeta, el formidable poder coercitivo de aquellas leyes que diez siglos atrás redactaron Lain Calvo y Nuño Rasura, y son las que eternizan la dureza diamantina de la raza.

los cazadores furtivos. Con motivo de este episodio apareció en la puerta del parque un epigrama que contenía un gracioso cuanto ofensivo juego de palabras alusivo al apellido Lucy. Fue por esto que Shakespeare se vio obligado a abandonar Stratford, temiendo mayores tratos con la justicia.

Pero un día regresó a ella, para no abandonarla jamás. Fue enterrado en la pequeña iglesia de la ciudad. Sobre su tumba alguien escribió el siguiente epitafio: "¡Amigo, por amor de Dios, absente de remover estas cenizas! ¡Bendito sea el que conserve estas piedras, y maldito el que disperse mis huesos!".

Por rara coincidencia, Shakespeare, que nació el 23 de abril de 1564, murió en el mismo día de 1616, al cumplir cincuenta y dos años de edad. En esa fecha, inolvidable para el mundo, dejó también su lugar entre los hombres otro grande de la literatura: Miguel de Cervantes Saavedra.

JUAN MANUEL FANGIO

**NOS DA SU
OPINION
SOBRE LA
TEMPORADA
INTERNACIONAL**



JUAN Manuel Fangio, el cinco veces campeón mundial, ha tenido a su cargo la labor de mayor responsabilidad y trascendencia de la temporada automovilística internacional organizada por el Automóvil Club Argentino como parte de los actos programados en celebración de su sexagésimo aniversario. Es lógico, entonces, que AUTO CLUB haya pensado en la necesidad de conocer su opinión, al término de las competencias efectuadas, sobre los alcances, enseñanzas y perspectivas de la labor cumplida.

En realidad —nos dice Juan Manuel Fangio en respuesta a nuestras preguntas—, nunca se está conforme con lo realizado. Siempre existe la posibilidad de haber hecho las cosas mejor. Lo que sí podemos expresar es que hemos puesto en la tarea nuestra mejor buena voluntad y nuestro mayor espíritu de sacrificio. La mejor recompensa que hemos obtenido son las cartas de agradecimiento recibidas de todos los pilotos, mecánicos y acompañantes extranjeros que nos han visitado. Hay en ellas palabras sencillas de recordación y de elogio para nuestro país —para esta tierra, como dice una de esas cartas, “grande, buena y generosa”—, que comprometen nuestro reconocimiento.

Respecto al resultado de la temporada en sí, hemos adquirido algunas buenas enseñanzas. La principal de ellas es que esta clase de pruebas deben disputarse fundamentalmente en circuitos adecuados. Si fomentamos la disputa de carreras de fórmula Dos o Tres, no estaremos ajenos al ámbito automovilístico internacional, y daremos nacimiento a una nueva política en el campo mecánico argentino.

Quizás, —prosigue Fangio— pueda nacer una nueva mecánica en nuestro país, que en tiempo no lejano permita la participación de volantes argentinos en las mejores competencias de Europa. No es muy aventurado pronosticar que, con el tiempo, los coches de mecánica nacional habrán de ser reemplazados por estas nuevas máquinas que, por lo menos, tendrá que crearse una categoría similar a la europea para poder enviar a nuestros pilotos más capaces a competir en las pistas extranjeras. Y ese será un buen premio a todo lo que hemos hecho hoy.

CELEBRACION DEL EXITO DE LA TEMPORADA INTERNACIONAL 1964

VISTA parcial del almuerzo ofrecido por la C. D. del A. C. A. para festejar el éxito de la Temporada Automovilística Internacional, al cual asistieron el presidente de la entidad, Dr. César Carman; los vicepresidentes, Dr. Horacio C. Rivarola e ing. Mario L. Negri; el secretario, Dr. Walter A. Saborido; el prosecretario, Dr. Plácido Seara; el tesorero y el profesorero, señores Federico Lajud y cap. de navío (R) ing. Luis M. Gianelli; los señores Simón Finkelberg, el presidente de la Comisión de Carreras, escr. Enrique F. Genzzi, Enrique González Vidal, Dr. Fernando González Camicova, Ovidio H. Salgueiro, Dr. Emilio Villarroel, escribanc Roberto Vitale, doctor Angel Macarrone, Alfonso Castellanos Esquiú, Dr. Jorge Alvarez Tronqé, el presidente de la Comisión Deportiva Automovilística cap. de fragata (R) Ricardo Baranda, Marcos Victorica, Pedro Guglielmino, Mauricio Gallo, Dr. Víctor Pinto, Dr. Horacio C. Rivarola (h), Pedro Vaccario y Juan M. Fangio. Asistió también al acto el secretario general de AUTOCUB, Dr. Manuel Goldtraj.



REUNION DE PRENSA



El señor Luis Franco, socio-gerente de SADRA S.R.L. distribidora exclusiva de Bujías “Zimpal” agradeciendo la presencia de los periodistas en la reunión en que el señor Víctor Zitarosa, integrante de la parte fábrica, dio a conocer sus novedosas características técnicas.

RAILLYE LAGOS DEL SUD



Por segunda vez consecutiva, Alberto Berry Higgs ha sido el ganador del “Rallye Lagos del Sur” con un Di Tella 1500. La competencia fue auspiciada por la Dirección de Turismo de Río Negro y controlada por el Club Argentino de Regularidad.

SE HA CREADO UN NUEVO CUENTA REVOLUCIONES ELECTRICAS

De Angelis S. A. ha creado un nuevo cuenta revoluciones eléctrico, que se considera imprescindible para motores a explosión de poca cilindrada. Mediante su lectura, puede evitarse el deterioro del motor, que al girar a un régimen excesivo, o por debajo del que corresponde a cada una de las marchas, puede llegar a destruirse.



de día y de noche

MAS POTENCIA RADIO RIVADAVIA no se detiene nunca. Durante las 24 horas del día, cumple su misión de ser la primera en NO-
MAS AUDIENCIA TICIAS, POLITICA, DEPORTES e INTERES GENERAL.
MAS PENETRACION PUBLICITARIA Quintuplicada en potencia por el reciente APORTE DE NUE-
 VOS EQUIPOS TECNICOS, RADIO RIVADAVIA llega a un mercado "despierto" que escucha y responde a toda sugerencia publicitaria por saberse bien "aconsejado" e informado en todos los aspectos. Compre o venda mejor guiándose por el mayor radio de acción de RADIO RIVADAVIA



RADIO Rivadavia

AL SERVICIO DE LA VERDAD



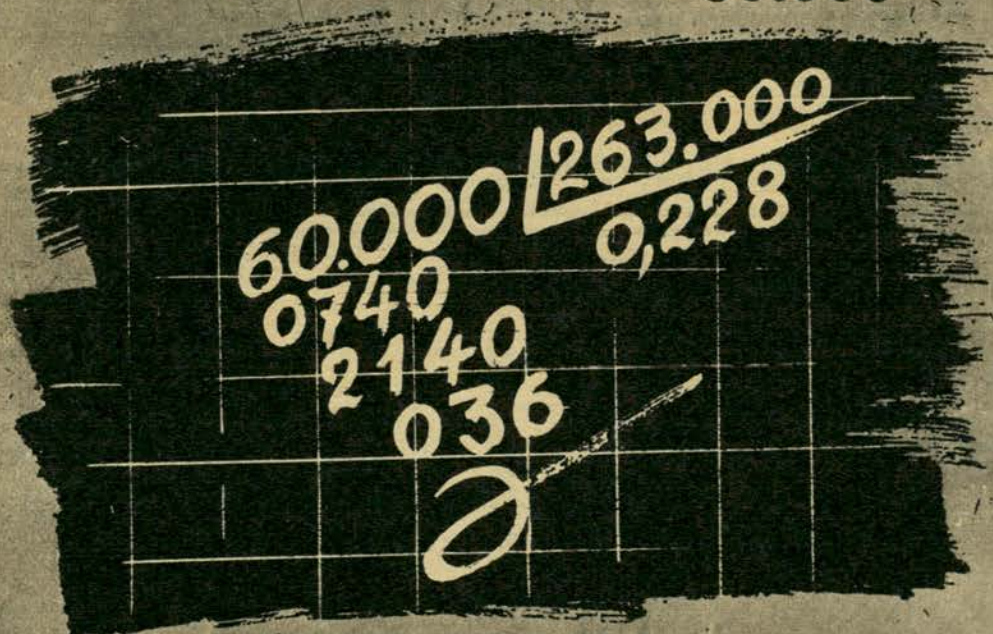
...y aqui en el 630 está RADIO RIVADAVIA

CUENTAS CLARAS

TIRADA DE "AUTOCLUB"
(abril de 1964)

263.000 ejemp.

VALOR DE 1 PAGINA PARA PUBLICIDAD m\$n. 60.000



MENOS UN SIMPLE VOLANTE CUESTA UN AVISO DE
UNA PAGINA EN UN EJEMPLAR DE "AUTOCLUB"
EL ALTO PODER ADQUISITIVO DE QUIENES LEEN
ESTA REVISTA ASEGURAN SU INVERSION PUBLICITARIA
MAS DE 1.500.000 LECTORES APRECIARAN SU MENSAJE



EDICION EXT

CON

DE 300

EL PROXIM

APARECE

EN ADH

60° ANI

DEL

AUTOMO

ARGE



EXTRAORDINARIA

MÁS

PÁGINAS

UNO NUMERO

EN JUNIO

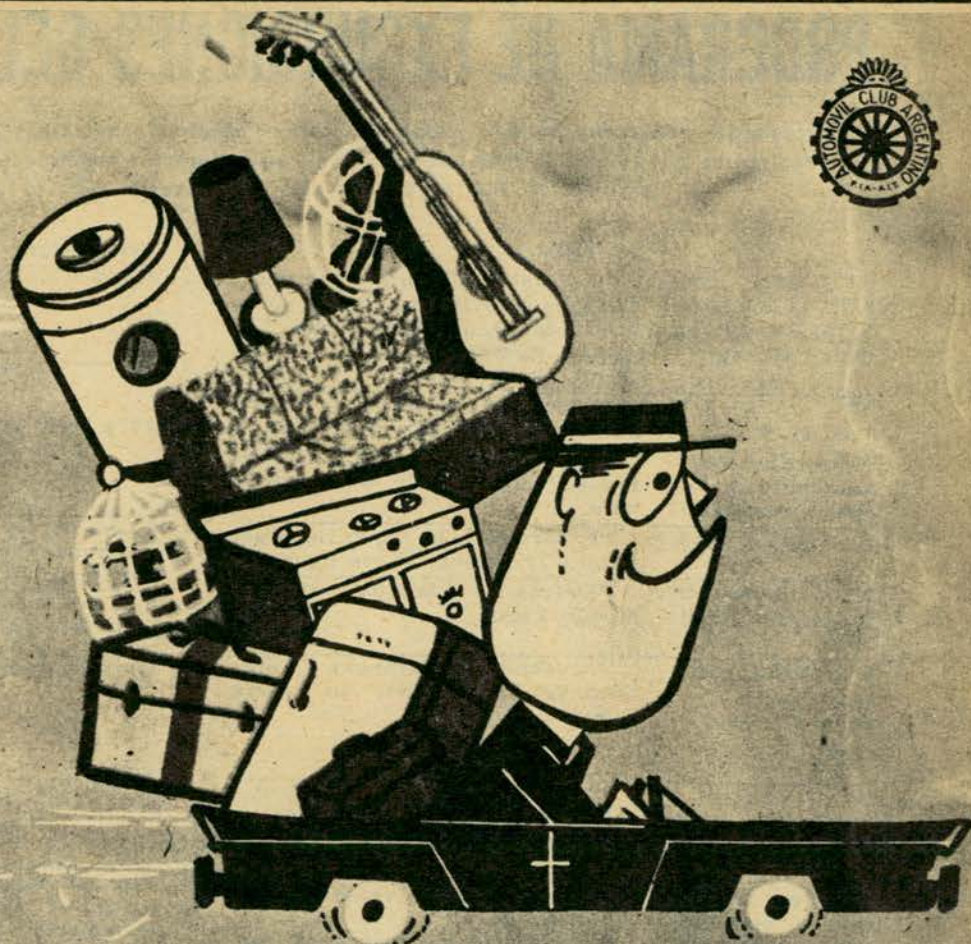
OPORTUNIDAD AL

ANIVERSARIO

DEL CLUB

BUENOS

PUBLICIDAD A. C. A.



INCREMENTE SUS VENTAS

1.500.000 LECTORES DE "AUTOCLUB"

DISPUESTOS A ADQUIRIR LOS MÁS
DIVERSOS ARTICULOS DE CONSUMO
ESPERAN SU MENSAJE

PUBLICITARIO

CONSULTE A SU AGENTE O SOLICITE UN REPRESENTANTE A

"AUTOCLUB"

DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD
Y RELACIONES PÚBLICAS

Av. DEL LIBERTADOR

1850-7° PISO - T.E. 84-9556

PROGRAMA DE EXCURSIONES DEL A.C.A. PARA 1964

El presente programa ha sido preparado con el objeto de anticipar a nuestros asociados las excursiones a realizarse en 1964 —éstas pueden sufrir aún algunas modificaciones de fechas e itinerarios— reservándose el A.C.A. el derecho de hacerlo con la anticipación necesaria.

ARGENTINA			
Nº 1: 22/5, 12/6, 8/7, 14/8, 11/9, 9/10, 30/10; en auto pullman.	"Excursión al norte argentino": Córdoba, Río Hondo, Jujuy (Quebrada de Humahuaca), Salta, Tucumán, Catamarca, La Rioja, Los Cocos, Buenos Aires.	Fecha libre, por avión.	"Tour 301 - Sudamérica". Excursiones paso a paso de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Perú, Venezuela y Uruguay.
Nº 2: 5/6, 3/7, 7/8, 11/9.	"Excursión a la región de Cuyo": San Luis, Mendoza y San Juan.	27/5, por avión.	ESTADOS UNIDOS Estados Unidos y México. "Excursión 500 millas de Indianapolis y Feria Mundial de Nueva York".
Nº 3: En tren y auto pullman. Fechas a confirmar.	"Excursión a las cataratas del Iguazú" cruzando la selva misionera.	Fecha libre y 9/7 por avión (acompañadas).	"Extraordinaria excursión de profesionales de ingeniería a México, Estados Unidos y Brasil".
Nº 4: 3/7 y 21/8.	"Excursión a la región mesopotámica", costeando el río Uruguay.	6/6, por avión (acompañados).	"Excursión extraordinaria a Estados Unidos, visitando la Feria Mundial de Nueva York".
Nº 5: Diariamente, en auto pullman.	"Sierras de Córdoba": 10 días en Los Cocos.	Fecha libre.	"Conozca Estados Unidos". Viajes individuales programados para la visita de ciudades en Estados Unidos.
Nº 6: Salida todos los sábados por vapor y auto pullman. 13/6, 4/7 y 8/8 (acomp.)	"Asunción del Paraguay y Cataratas del Iguazú", vía río Paraná y Paraguay.	Fecha libre.	"Visite Estados Unidos". Programa de excursiones individuales visitando diversas ciudades de Estados Unidos.
Nº 7: Julio y agosto, por avión y tren.	"San Carlos de Bariloche". Por avión y tren, horarios corrientes. Programa de invierno.	Fin de septiembre, por avión (acompañadas).	"Feria ganadera de Dallas (Texas) y Feria Mundial de Nueva York, con amplio plan de excursiones por Estados Unidos. (En programación.)
Nº 8: Fecha libre, en avión, tren y ómnibus. Coches particulares. Fechas a confirmar.	"Región de los lagos". Excursiones Programa de verano. Organización de "caravanas" con coches particulares y acompañados con coche piloto y de auxilio.		
Nº 9: Fechas a confirmar.	"Excursión a Termas de Río Hondo y Rosario de la Frontera. (En preparación.)		
Nº 10: Fecha a confirmar.	"Fiesta de la nieve". Potrerillos, Mendoza. (En preparación.)		
SUDAMERICA: BRASIL			
11/4 9/5, 13/6, 3/4 y 5/7, 8/8, en auto pullman.	"Excursión al Brasil por vía terrestre" desde Montevideo, a Melo, Porto Alegre, Curitiba, Sao Paulo y Río de Janeiro.	10/7, por vapor (acompañadas).	EUROPA "Gran excursión a Europa": 57 días visitando Italia, Francia, España, Portugal, Alemania y Austria, por vapor Federico "C".
Fecha a confirmar.	Al Brasil: "Caravanas" en coche particular, con cohe piloto y de auxilio (en preparación).	8 y 22/5, 5 y 19/6, 3 y 24/7, 7 y 21/8, 4/9, por avión o vapor (acompañadas).	"Conozca Europa". Todo incluido desde U\$S 396.—. Visita de 10 países. Salida por vapor o avión desde Buenos Aires, conectando con las salidas de Madrid o París según fechas indicadas.
3/6 y 15/7, por vapor.	"Brasil y sus maravillosas selvas tropicales". Visita de Manaus: Excursión de 41 días por la M/N Princesa Isabel, con escalas en Río Grande, Santos, Río de Janeiro, Salvador, Recife, Fortaleza, Belém y Manaus.	7/5, 4 y 25/6, 16/7, 6/8 (acompañadas).	"Conozca Europa". Todo incluido desde U\$S. 525.—. Excursión de 36, 50 y 60 días. Salidas de Buenos Aires por avión o vapor, conectando con las salidas de Madrid o París, según fechas indicadas.
Fecha libre.	Excursiones por avión y vapor, viajes individuales con estada en Río de Janeiro, Sao Paulo, etc.	26/12, por vapor (acompañadas).	Excursión estudiantil a Europa, organizada especialmente para hijos de socios del A.C.A., conmemorando el 60º aniversario del Club. Salida por vapor "Cabo San Roque", regresando a mediados de marzo. (Programa en preparación.)
Fecha libre, por avión.	Chile, Perú, Bolivia y México. "Países de leyenda".	Fecha libre, por vapor o avión.	"Conozca Europa y asista a la Exposición Nacional Suiza 1964 en Lausana" (en preparación.)
Fecha libre, por avión.	"Vacaciones en Perú y México".		



SEXAGESIMO 1964 ANIVERSARIO
DE SU FUNDACION

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: A. C. A., Avenida DEL LIBERTADOR 1850 - T. E. 83-6061

SEXAGESIMO ANIVERSARIO DE LA FUNDACION DEL A. C. A.

1904 - 1964

PROGRAMA DE ACTOS Y AGASAJOS A LAS DELEGACIONES DE AUTOMOVIL CLUB DEL EXTRANJERO

MIERCOLES 10 DE JUNIO

Mañana Homenaje al Libertador General San Martín.
Visita a autoridades oficiales.
Recepción de bienvenida en el A.C.A. e intercambio de ideas
sobre turismo y automovilismo continental.
Almuerzo libre.

Tarde Gira en la Ciudad de Buenos Aires y alrededores.

Noche Comida ofrecida por la Mesa Directiva.

JUEVES 11 DE JUNIO

Mañana Actos diversos conmemorativos del Sexagésimo Aniversario.

Tarde Libre.

Noche Banquete ofrecido por la C.D. del A.C.A. (Sin etiqueta)

VIERNES 12 DE JUNIO

Visita al interior del país.

SABADO 13 DE JUNIO

Noche Regreso a la Ciudad de Buenos Aires.
Libre.

TARJETAS PARA EL BANQUETE DEL ANIVERSARIO

COMO puede verse en el programa de actos que publicamos en esta misma página, el próximo día 11 de junio, fecha en que se cumple el 60 aniversario de la fundación del Automóvil Club Argentino, tendrá lugar, por la noche, el banquete con que se agasajará a los representantes de las entidades extranjeras hermanas que nos visitarán precisamente para acompañarnos en esa celebración festiva.

Las autoridades del A.C.A. confían en que los

socios y dirigente de la Institución encuentren grato el motivo para participar en dicho banquete, para el que se ha fijado el precio de mil pesos por cada cubierto. Dadas las exigencias de la organización de ese acto, la Comisión Especial encargada de los festejos del 60º aniversario ha establecido que los interesados tienen plazo para poder retirar las correspondientes tarjetas hasta el día 1º de junio inclusive.

NUMERO EXTRAORDINARIO DE AUTOCLUB

En adhesión a la celebración del Sexagésimo Aniversario de la fundación del Automóvil Club Argentino, la dirección de AUTOCLUB ha dispuesto que el próximo número, a aparecer en el mes de junio, tenga carácter extraordinario. En una edición especial de aproximadamente 300 páginas en blanco y negro y a todo color, se incluirá, además del material habitual de lectura, una serie de notas, ampliamente ilustradas, sobre el pasado, presente y futuro del Automóvil Club Argentino, que esperamos resulten del más alto interés para nuestros lectores.

RUMBO A RIO DE JANEIRO

Damos indicaciones exactas para
que el viaje no sea una improvisada aventura

Por HORACIO C. RIVAROLA (h.)
Para AUTOCLUB

LEGAR a Río, conduciendo el automóvil propio, resulta una grata experiencia, en la que piensan todos los que gustan de los viajes a larga distancia. En la actualidad la supresión de disposiciones aduaneras que dificultaron durante muchos años el ingreso al Brasil, constituye un aliciente para llevar a la realidad aquel anhelo.

La extraordinaria belleza panorámica de toda la ruta y la excelencia de la mayor parte de los caminos que se recorren, sorprenden al turista, que, a su regreso, pensará en lo corto que resultó el viaje, a pesar de los miles de kilómetros recorridos.

Para excursiones de esta naturaleza, lo normal es tratar de obtener la mayor información posible acerca de las rutas más convenientes, el auxilio con que podrá contarse en los puntos intermedios y el tiempo que se empleará en recorrer las etapas, considerando las características de los caminos y no la distancia kilométrica, único dato que siempre se suministra.

Con tales elementos se podrá emprender la marcha a cubierto de sorpresas desagradables y con la tranquilidad de que al partir no comienza una aventura basada en la improvisación.

Información contradictoria

Cuando realizamos nuestro viaje a Río de Janeiro, en el mes de diciembre de 1963, la información que pudimos obtener en diversas fuentes fue escasa y contradictoria, a punto tal que en una publicación oficial editada en 1962, al referirse al camino que atraviesa el norte del Uruguay, rumbo a la frontera, se dice textualmente: "Se aconseja al turista que pretende llegar a Porto Alegre, vía Río Branco, despachar su coche en la estación de ferrocarril de Treinta y Tres, para utilizarlo en Juagarao, como punto de entrada al Brasil". La realidad es que la carretera uruguaya de Treinta y Tres a Melo tiene 110 kilómetros de pavimento de ripio algo desparejo, pero transitable en todo tiempo, y que luego continúa, de Melo hasta la frontera, a través de 95 kilómetros, cuya pavimentación se estaba terminando cuando salió la citada publicación y que hoy se encuentra en perfecto estado.

Sin embargo, la misma todavía se distribuye y desalienta al más optimista, aconsejándole llevar su coche por ferrocarril, apenas comienza el vaje.

En un mapa, también publicación oficial del Brasil, se indica como "Ruta actualmente en uso", una carretera en peor estado y más larga que la usada por todos los que conocen la región y por las principales líneas de ómnibus de larga distancia.

Estos y otros detalles me inducen a publicar esta nota, con el deseo de que la experiencia recogida resulte de utilidad para quienes proyecten un viaje análogo.

Partiendo de Colonia, punto de desembarco del coche, se llega a Montevideo por el conocido camino que une ambas ciudades. Se sigue luego hasta la ciudad de Minas sobre pavimento de asfalto que se prolonga hasta las afueras de Aigúá unos 60 Km. después de Minas. De allí continúa a Treinta y Tres y después a Melo, por el camino comentado anteriormente.

De Colonia a Montevideo hay 178 Km., y de esta ciudad hasta Melo, 382 Km., o sea en total 560 Km. Dada la hora en que se sale de Colonia, después de cumplir los trámites aduaneros, conviene terminar esta primera etapa en Melo, adonde se lleva en las últimas horas de la tarde, allí se cuenta con discretos hoteles.

Rumbo a la frontera

A la mañana siguiente debe salirse temprano para la frontera. Hasta hace poco tiempo la ruta más frecuentada era la que entraba a Brasil por Acegua, llegando a Porto Alegre por Bage y Lavras do Sul. También se regresaba por el Chuy, pero el largo y desolado camino está en muy malas condiciones.

Con el mejoramiento del tramo Melo a Río Branco, la frontera se cruza ahora por el puente internacional que une dicha población uruguaya con Jaguarao, antigua ciudad fronteriza de Brasil, que hace algunos años festejó los dos siglos de su fundación.

De Jaguarao hasta la ciudad de Pelotas se recorre la peor parte del viaje.

SAO PAULO

Son 150 Km. de tierra y ripio, muy desparejo, puentes muy angostos, con barandas de madera o sin ellas, por haberlas arrancado algún camión que apenas cabía, y que nunca fueron repuestas.

Este es el único trecho que falta para completar la carretera federal que unirá la frontera con Río de Janeiro. Según información posterior al viaje, ya ha sido licitada la construcción de este tramo, que por ahora demora tres horas en recorrerse.

En cambio, desde la ciudad de Pelotas hasta Porto Alegre, ya sobre camino totalmente pavimentado, 260 Km. de largas rectas onduladas, permiten marchar a cualquier velocidad y llegar a destino cómodamente en menos de cuatro horas.

Hasta Porto Alegre se habrán recorrido, en este segundo día, 505 Km. Desde Melo. La ciudad moderna, con muy buenos hoteles, al igual que todas las ciudades importantes de la ruta, puede servir como final de etapa.

Si se llega temprano y hay luz, es factible seguir hasta Caxias do Sul, 130 Km. al norte de Porto Alegre.

Un tramo muy pintoresco

De lo contrario, es preferible pasar la noche en Porto Alegre, pues a poco de salir de esta ciudad, comienza uno de los tramos más pintorescos del trayecto, al internarse el camino en la montaña, subiendo en forma pronunciada. Fértiles valles se divisan desde lo alto y numerosos viñedos y plantaciones bordean la ruta que pasa por pintorescas poblaciones, como Sao Leopoldo, Dois Irmaos o Nova Petropolis, antes de llegar a Caxias. Este tramo de montaña puede hacerse en dos horas y media y en cualquier parte se tendrá auxilio mecánico eficiente.

Desde aquí en adelante y hasta llegar a Río, por la amplia carretera federal B.R.2, viajar sin luz, significa perder la posibilidad de contemplar el magnífico panorama que varía a cada metro del camino.

Si la etapa se prolonga hasta Caxias do Sul, se encontrarán en la ciudad buenos hoteles, aunque no tienen igual categoría que los mejores de Porto Alegre. En cambio, en las afueras, a nueve kilómetros del camino a Farraouphillas, en el Parque Samoara existe un hotel de turismo, a la par de los mejores.

En síntesis, Porto Alegre o Caxias deben ser punto final del segundo día de viaje.

Saliendo de Caxias, el camino continúa en ascenso con igual belleza panorámica, hasta la ciudad de Vacaria, próxima a los 1.000 metros de altura sobre el nivel del mar. La temperatura en toda esta zona es en invierno de varios grados



bajo cero. Con la idea de Brasil como país tropical, sorprende ver los grandes radiadores de calefacción del hotel del Parque Samoara y llama la atención la falta de equipos de aire acondicionado.

Estos datos pueden servir para que tomen precauciones quienes piensen viajar en invierno. En diciembre sólo sentimos calor llegando a San Pablo.

El tercer día de viaje

En el tercer día de viaje, después de Vacaria, el camino corre a través de la alta meseta ondulada, entre enormes bosques de palo Brasil, variando el paisaje del día anterior.

Se cruza Lajes, a 217 Km. de Caxias, y luego de diversas poblaciones pequeñas se pasa por las ciudades vecinas de Mafra y Río Negro, distantes algo más de 100 Km. de Curitiba. En las ciudades nombradas puede encontrarse auxilio para cualquier emergencia.

Curitiba, distante 705 Km. de Porto Alegre, o 575 Km. de Caxias, debe ser el punto final del tercer día de viaje. Es una etapa no muy larga, parte de la cual puede recorrerse a buena velocidad, pero la falta de poblaciones importantes, más adelante, obliga a elegir a Curitiba como lugar indicado para poner término a la jornada.

De Curitiba a San Pablo el camino ofrece una nueva perspectiva, 405 Km. de magnífico pavimento, ancho y bien señalado como toda la B.R.2. Abierto en plena selva montañosa, permite apreciar los más variados tonos de verde en los árboles y plantas que se elevan de la tierra roja que bordea la franja asfaltada.

A los 150 Km. de Curitiba comienza el descenso del camino que nos lleva hasta San Pablo. Puede hacerse el recorrido en seis horas de buena marcha.

Termina con esto la parte menos conocida del itinerario.

De San Pablo a Río, la ruta es más transitada y las poblaciones se suceden con frecuencia. Los últimos 60 Km. son recorridos por una amplia carretera de doble vía. La distancia total de 420 Km. puede ser cubierta cómodamente en seis horas y media de marcha.

Para el regreso, partiendo de la hermosa ciudad ex capital del Brasil, y contando con tiempo suficiente, lo aconsejable es proyectar un viaje similar al de ida. Siempre quedan horas libres para recorrer y conocer algo de las ciudades intermedias. También se puede, al volver de Río a San Pablo, seguir a Santos, a una hora escasa de viaje. Desde la carretera, de una sola mano de ida, se tiene a la vista, en la montaña, casi continuamente, el camino paralelo de regreso. Es una magnífica obra, cuyos túneles y puentes causan admiración.

Regreso a Curitiba

Estando en Santos, no es necesario pasar por San Pablo, para seguir el viaje de regreso a Curitiba. Se alarga el recorrido y el cruce de San Pablo demora mucho tiempo. Existe un camino, que no está marcado en los mapas comunes y que sale de Santos hacia el sur, bordeando las playas. Luego se interna, en diagonal y empalma con la carretera San Pablo-Curitiba, aproximadamente a 120 kilómetros de la primera de esas ciudades.

Si fuera necesario, realizar el viaje de regreso en menos tiempo, las etapas se alargarán bastante. En tal caso deben elegirse tramos que permitan llegar por la noche a ciudades con alojamiento confortable. Puede hacerse Río-Curitiba o San Pablo-Caxias. Nosotros recorrimos en catorce horas de marcha, algo más de 1.000 Km. que separan Santos de Caxias, pero no es aconsejable, ya que las últimas horas, sin luz y con cansancio, nos sorprenden en plena montaña. Si se intenta esta etapa y en el camino surgen inconvenientes, la misma puede acortarse en 217 Km. deteniéndose en Lajes, que cuenta con un buen hotel.

En el último día en tierras de Brasil, se cruza la frontera cómodamente, saliendo de Caxias o de Porto Alegre. Ya en suelo Uruguayo, el viajero podrá recorrer igual trayecto que a la ida o desviarse a cualquiera de sus hermosas pla-

yas, poniendo fin a una gira que le habrá dejado recuerdos inolvidables.

Cordialidad en todas partes

A lo largo del camino encontramos cordialidad en todas partes. Camioneros cuidadosos en la conducción, listos a prestar auxilio en cualquier momento. A la entrada de Curitiba, un mecánico cuyo nombre quisiera recordar, dejó el trabajo de su pequeño taller y perdió toda la mañana, buscando un soporte de caja de velocidad de otra marca para adaptarlo a nuestro coche. Nos cobró una insignificancia y no quiso recibir ninguna cantidad mayor, a pesar de nuestra insistencia. Y como todos ellos, mucha gente dispuesta a ayudar desinteresadamente a los extranjeros que recorren sus rutas.

Es importante, antes de emprender la marcha, averiguar qué posibilidades habrá de encontrar repuestos para el coche

en que se viaje. No hay problema alguno, desde luego, con las pocas marcas que se fabrican en ambos países o con otra marca de gran circulación en nuestro país y que también se fabrica en Brasilia. En cambio puede tenerse una sorpresa desagradable, si se sufre la rotura de una pieza importante, viajando en coches de algunas de las marcas de mayor fabricación entre nosotros y que prácticamente no existen en aquel país.

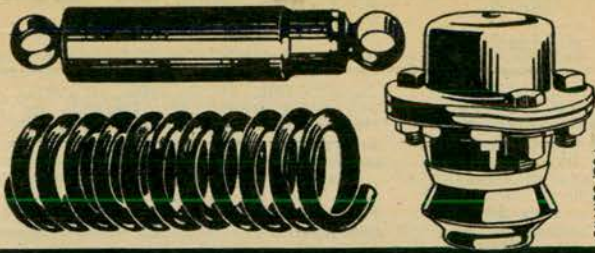
Nos tocó ser el primer coche argentino que cruzó la frontera por Río Branco-Jaguarao, después de dictarse el decreto que liberó la entrada de coches argentinos a Brasil. No se conocía todavía la reglamentación y ello motivó algunas objeciones aduaneras, que fueron rápidamente solucionadas, gracias a la gentileza y el empeño del Sr. Pinto Machado, cónsul de Brasil en Río Branco y antiguo amigo de muchos argentinos, por haber hecho parte de su carrera en nuestro país.



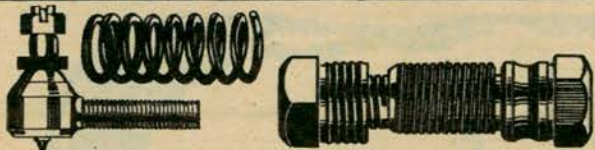
Suba a bordo de un CONVAIR 990 A CORONADO... siéntese, póngase cómodo... lea, fume, beba con toda tranquilidad... Todo lo demás... corre por cuenta del capacitado personal de SAS. Su veteranía, su cortesía, le harán realizar el más feliz de sus viajes. Así, sabrá por qué...

VIAJAR POR **SAS** ES MAS... PLACER!

Consulte a su agencia de viajes o a
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM
Av. R. Sáenz Peña 728 Tel. 33-1031/39 Buenos Aires



TODO PARA LA SUSPENSION



GIAMMAR

LINEA COMPLETA en ● repuestos para suspensión GIAMMAR e IMPORTADOS ● amortiguadores GIAMMAR e importados de la famosa marca GABRIEL ● resortes para suspensión ● soporte punta de eje ● parrillas ● extremos de barra ● movimientos esféricos ● equipos completos de suspensión independiente para Rastrojeros, Estanciera y Jeep.

VIAMONTE 1635 - TEL. 42-4236/4957



MOTORES FUERA DE BORDA

AVANZADA EN EL FUTURO

SCOTT

U.S.A. - BELGICA - CANADA - AUSTRALIA

FABRICADOS POR:
McCULLOCH
(DIGASE MACALOCK)

PARA TRABAJO Y DEPORTE



● Potencias certificadas de 3,6 a 75,2 HP. ● Pueden adquirirse sin recargo de importación ● Bomba de achique exclusiva dentro del mismo motor. ● Combustible nafta/aceite 40:1 ● Funcionamiento seguro en bajos de sólo 15 cm. de profundidad. ● Servicio Mecánico y Repuestos legítimos garantizados.

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS EN LA ARGENTINA



PERU 317 - BUENOS AIRES

136 Autoclub

SE EFECTUARA EN JUNIO UN CONGRESO DE FILIALES DEL A.C.A.

EL Automóvil Club Argentino ha resuelto realizar en el próximo mes de junio, como parte importante de los festejos conmemorativos del 60º aniversario de la fundación de la entidad, un Congreso de Filiales del interior.

Estima la institución, que esta celebración constituye una magnífica oportunidad para reunir en su sede central a sus más destacadas representaciones, lo que daría lugar para hacer un análisis exhaustivo de las posibilidades y el alcance de la acción del Club en el país, en favor del turismo, la vialidad, el tránsito y la promoción societaria, estudiando, simultáneamente,

la participación de las filiales en el desarrollo de estas actividades.

En principio, se ha resuelto realizar dichas reuniones entre los días 8 y 10 de junio próximos, fechas éstas que habrán de ajustarse tan pronto queden terminados los detalles vinculados con el programa de festejos que se está preparando.

El Automóvil Club Argentino espera que estas deliberaciones permitan conocer en forma más directa, las necesidades existentes en los aspectos arriba señalados sobre la base del temario, cuya distribución se ha iniciado ya con tiempo suficiente, para la mejor preparación de los documentos a considerarse.

ACLARACION

En el número 15 de AUTOCLUB, página 54, bajo el título "¿Qué ofrece el A.C.A. a sus Socios?", se ha incluido en la lista de Recreos y Campamentos del A.C.A. al ubicado en Villa Gesell. Aclaremos que se trata de un error, pues la citada dependencia no se halla aún habitada, sino en proceso de instalación.

FUE HABILITADO EN EL A. C. A. EL SERVICIO DE AUTOS "REMISE"



El presidente del A. C. A., Dr. César C. Carman, y otros altos directivos de la Entidad, durante el acto inaugural del servicio de autos sistema "remise", que de ese modo viene a ampliar el conjunto de beneficios que la Institución brinda regularmente a sus asociados.

GUÍA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

Auto Union
D.K.W.
SERVICE GARANTIZADO

TALLERES QUINTELA
SERVICE AUTORIZADO



Descuentos a socios del A. C. A.
A. P. CARRANZA 2562 Cap.
(Altura J. G. de Artigas 2400)
T. E. 59-6892

TALLERES
UNION MOTORS
Service especializado
Abierto sábado y domingo
Avda. Libertador 5650 - Bs. As.
T. E. 73-5801

TALLERES SCHMITZ



UNICO SERVICE
AUTO UNION DKW
Desde 1935
J. A. CABRERA 4366. Bs. As.
T. E. 54-2866



TALLERES SPORT S.R.L.
SERVICE AUTORIZADO
ENGRASE ESPECIALIZADO
CHAPA - PINTURA
REPUESTOS LEGITIMOS
Descuentos a Socios del A. C. A.
HONDURAS 5857 - T. E. 77-0146
(Altura Juan B. Justo 1500)

Taller Mecánico UNION
IGNACIO GIRO

Servicio autorizado - Balanceado
de ruedas en máquina especial de
AUTO UNION
Reparaciones en general
Descuento a socios del A. C. A.
UGARTECHE 3288
T. E. 71-9751

SERVICE AUTO UNION



de **NORBERTO MARCOS**
REPUESTOS
MECANICA GENERAL
J. B. JUSTO 9344 - CAPITAL



EN LINIERS

ENGRASE ESPECIALIZADO - CHAPA Y PINTURA
PUESTA A PUNTO Y AFINADO CON INSTRUMENTAL ELECTRONICO
REPUESTOS LEGITIMOS
TUYU 35
(Alt. Rivadavia 10700)

Descuentos especiales a socios del A. C. A.

RIVADAVIA AUTOMOTORES

TALLER
SERVICIO AUTORIZADO
CONCESIONARIA OFICIAL DE LA I.A.S.F.S.A.

ENGRASE ESPECIALIZADO - CHAPA Y PINTURA
PUESTA A PUNTO Y AFINADO CON INSTRUMENTAL ELECTRONICO
REPUESTOS LEGITIMOS
GRAN VARIEDAD DE ACCESORIOS

T. E. 64-8734
Buenos Aires

EN PLENO CENTRO

SERVICE INTEGRAL

REPUESTOS



TALLERES
QUINTELA "VIAMONTE"
VIAMONTE 2166
T. E. 47-5418

EXCELSA S. A.



Concesionaria Oficial
I. A. S. F. S. A.

Ventas - Service - Repuestos
MEDRANO 786 Bs. As.
T. E. 86-5019

SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRA DEFENSA ESPECIAL — NOS ESPECIALIZAMOS EN UÑAS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS

Radios - Calefactores - Cortinas - Viseras
Aletas de ventilación - Trabex - Tapizados - Porta equipajes - Alfombras de goma y todo lo necesario para el automóvil

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS DE LAS AFAMADAS BOCINAS ELECTRO-NEUMATICAS "REDAX" DE 2 Y 3 TONOS MODELO "SORPASSO"

Descuentos especiales a socios del A.C.A.

FAROS IMPORTADOS DE LA ACREDITADA MARCA "MARCHAL"
JUJUY 51 (Plaza Once) - Buenos Aires — T. E. 87-8269 y 88-2864






FALABELLA, DEL RIO & FITTIPALDI
S. A. C. I. F. I.

Concesionarios de
IND. AUT. SANTA FE S. A.
ISARD ARGENTINA S. A.
AUTO UNION - D. K. W.

Avenida HIPOLITO YRIGOYEN 7372
T. E. 242-3606/0096
BANFIELD



F. D. BOZZINI y CIA. S.R.L.

LINEA COMPLETA
REPUESTOS Y ACCESORIOS
EXPOSICION Y VENTAS:
CONCESIONARIO OFICIAL
RIVADAVIA 14800
T. E. 658-3368 Ramos Mejía

Borgward
SERVICE GARANTIZADO

T. E. D. M. A. S. R. L.
concesionarios BORGWARD

Talleres de mecánica en general. Línea de repuestos y accesorios para
ISABELLA y camión B-611

Descuentos especiales a socios del A.C.A.

Constitución 1045 - T. E. 26-0476
REPUESTOS: T. E. 26-0373



APEX S. A. C. I. y A.
SERVICE MECANICO AUTORIZADO
REPUESTOS LEGITIMOS

Rivadavia 13112
T. E. 633-6573 - Ramos Mejía
TALLERES
Balneario 80 - Barito one
Mitre 636 T. E. 633-5959 y 5252

BORGWARD
Servicio Mecánico Completo y Venta de Repuestos y Accesorios al Detalle



ISABELLA
SURTIDO TOTAL
Descuento especial a socios del A.C.A.

ADDUCI MOTOR S.C.P.A.
DIAZ VELEZ 5525
Capital
T. E. 89-1633/1634

Buick
SERVICE GARANTIZADO

BUICK
Mano de Obra Especializada y Repuestos Legítimos
RIOJA 936
T. E. 93-0322 y 93-5972

Cadillac
SERVICE GARANTIZADO

AGUIRRE, MASTRO y Cia.
SOCIEDAD ANONIMA

Servicio
CADILLAC, OLDSMOBILE Y PONTIAC

Repuestos y accesorios legítimos
Austria 2658 - T. E. 83-8310
(a una cuadra del A. C. A.)

Citröen
SERVICE GARANTIZADO

Enrique Stramschak y Cia. S.R.L.
ESPECIALISTA EN
CITROEN 2 CV
SERVICIO AUTORIZADO

Av. JUAN B JUSTO 4640/42
T. E. 59-7853



De Carlo
SERVICE GARANTIZADO



SU MEJOR SERVICIO **FIAT**
RINDAR

Trabajos garantidos
RIVADAVIA 14754
R. MEJIA

CONCESIONARIA AUTOMOTORES
S.A.C.I.F.

Service Chapa pintura Repuestos Reparaciones



AGENTE DE CARLO
PERMUTAS - CONSIGNACIONES
RIVADAVIA 17214
T. E. 658-9540 HAEDO



SERVICIO INTEGRAL **B M W**

SERVICENTRO
GARAVAGLIA HNOS.
MALABIA 1476
T. E. 72-0718



SERVICARLI
SERVICIO OFICIAL



MECANICA - CHAPA - PINTURA
JUAN B. JUSTO 4738 Bs. Aires





SERVICIO TECNICO

ALEMAN
Mecánica Integral
ESPECIALISTAS ENCENDIDO BOSCH
Sábado y domingo de turno
JUAN B. JUSTO 6010

LANZANI & GHIOTTI
LA CASA DEL AMORTIGUADOR

- FRENOS • TREN DELANTERO • BALANCEADO DE RUEDAS
- DIRECCION • AMORTIGUADORES • ALINEACION DE DIRECCION

Virrey Liniers 227/65 Administración: T. E. 89-2357 Playa de Rep.: T. E. 89- 3224 Talleres: T. E. 89-3582 Tornería





SERVICIO

YUNKER

Mecánica - Electricidad

Afinación

ATENCIÓN PERMANENTE
JUAN B. JUSTO 6511
CAPITAL FEDERAL

Di Tella
SERVICE GARANTIZADO

BIMOTOR ARGENTINA

S. A. C. e L.

Concesionarios oficiales

SIAM DI TELLA Automotores S. A.

Service y Venta:

RIOJA 936 - T. E. 93-0322/5972
97-2086



TALLERES

DITELL S. R. L.

Ex instructores de la Escuela

SIAM lo atenderán en

Juan Bautista de la Salle 2174

esq. Av. del Trabajo - Capital

Fiat
SERVICE GARANTIZADO

SERVICE MORENO

Mecánica - Electricidad
Chapa - Pintura
Atendido por ex-mecánicos
de FIAT Central Dto.
Especial Socios A. C. A.
Avenida Centenario 2140

BECCAR

T. E. 743-0872



FIAT SERVICE
REPUESTOS
TALLERES

MODERN MOTORS

de CARLOS E. LARTIGA y Cía.

Mecánica - Chapa - Pintura

ROCAMORA 4175

esq. GASCON

A una cuadra Córdoba al 3900

LAPRIDA S. A.
CONCESIONARIO
FIAT

LAPRIDA 2150/60

a una cuadra de Avdas.
Las Heras y Pueyrredón
con Taller de Service
en el centro de la ciudad

T. E. 84-0212 - 83-3862

CARROGERS ESPECIALISTAS

Coches de carrera, sport y
T.C. Diseños exclusivos por
técnicos ALFA ROMEO.
Modificaciones. Moderniza-
ción. Fabricación y Coloca-
ción de guardabarras y pa-
neles de puerta.

LINEA FIAT

CABILDO 4426 Bs. Aires

T. E. 70-5508

VERONESI - PIANIGIANI
CONCESIONARIOS

Automóviles **FIAT** Camiones

Repuestos

Oficinas en Capital Federal
TONELERO 7586 T. E. 64-9318
Calle 24 (Rivadavia) Nº 720/24
MERCEDES (Bs. As.)
T. E. 3699

FIAT
CONCESIONARIO

AUTOMOVILES

SAAVEDRA S.R.L.

Administración y Ventas:
Cabildo 4407 - T. E. 70-2845 - 4586
TALLER SERVICE
Mecánica - Pintura - Tapizados
Maure 2010 - T.E. 771-1795/1858

S.V.A. S.A.C.I.F.I.
AUTOMOTORES



**CASA CENTRAL
Y EXPOSICION**

AVENIDA CORDOBA 663

T. E. 31-0960

y 32-5365/2903

EXPOSICION Y TALLERES:

AVENIDA PRESIDENTE

FIGUEROA ALCORTA 3472

71-6323/5382 y 72-9346/49/58

BELGRANO CAR S.R.L.

CONCESIONARIA



BELGRANO

Aceptamos unidades usadas como
parte de pago.

EXPOSICION Y VENTAS:

Avda. CABILDO 1721/29

T. E. 76-0197

Alvarez Thomas 1480 - T. E. 55-1121

TALLER:

Virrey Avilés 3770 - T. E. 55-1122

TALLERES AUTOMOTORES

ATENCION



REPUESTOS - ESTACION DE SERVICIO

MECANICA EN GENERAL

Av. PAVON 6564 T. E. 242-0694

REMEDIOS DE ESCALADA

AUTOCLUB

es la revista de automo-
vilismo de mayor tiraje
en América latina.



Concesionario



ONCE

ATENCIÓN MECANICA GENERAL
LINEA REPUESTOS Y ACCESORIOS COMPLETA

ARGENCAR

S.A.C.I.F.I.

ECUADOR 82

T. E. 88-7081 - 6440

Ford
SERVICE GARANTIZADO

CARBURACION SAN ISIDRO
Técnicos Especialistas
se reciben trabajos
del interior
REPUESTOS

F-900
AV. MAIPU 1103
T. E. 791-4175

Hansa 1100
SERVICE GARANTIZADO

TALLER NOEL GIRELLI
AUTOMOTORES
GOLIATH HANSA 1100
Service - Stock de Repuestos
BILLINGHURST 2259 T. E. 82-3543

I.K.A.
SERVICE GARANTIZADO


todo IKA
Reparamos Canoneras RENAULT
CANJE INMEDIATO
AMPLIO SURTIDO
REPUESTOS IKA
Av. PAVON 2759 - T. E. 208-4291
LANUS

TALLER MECANICO "BARADERO"
de Jesús Tripodi
Especialistas en Renault
y toda la línea IKA
BARADERO 77
(Alt. Rivadavia 8000)

AUTOCLUB llega a los
hogares de 263.000
miembros del A.C.A.

Isard
SERVICE GARANTIZADO

EMBRAGUE BOULOGNE
ISARD 700 - DE CARLO 700
Diafragmas
Reparamos Discos y Placas de
Embrague - Enviamos al Interior
Av. MAIPU 1605 - T. E. 797-9424
VICENTE LOPEZ

 **EN EL OESTE**
REPUESTOS
MECANICA
CHAPA - PINTURA

SERVICE EL OESTE
RIVADAVIA 14860/82
T. E. 658-5213 Ramos Mejía

N.S.U.
SERVICE GARANTIZADO


REMY PRINZ
LAPRIDA 1731

 **NSU - PANTANO**
Service Autorizado
Atendido por su dueño
Venta de
Repuestos y accesorios
LA FUENTE 497/99
611-3538

  
SERVICIO TECNICO
Mecánica especializada
Repuestos
CONGRESO 3257 Bs. Aires

 **SPIDER**
AUTOMOTORES S.R.L.
LE OFRECE
EN BELGRANO
REPUESTOS Y ACCESORIOS
SERVICE AUTORIZADO
F. D. ROOSEVELT 3430
(ex Guanacache). Alt. Monroe 3400

PRINZ  **"76"**
REPUESTOS Y ACCESORIOS
SERVICE ESPECIALIZADO
Atendido por sus dueños
EGAÑA e IRIGARAY
Av. J. B. JUSTO 7692
T. E. 67-9218
Buenos Aires

PRINCE CAR
S.R.L.
CONCESIONARIO OFICIAL
NSU PRINZ

Linea Completa
Repuestos Legítimos
Importados
Descuentos a miembros de la escudería PRINCE CAR
CONESA 4148 - TALLER
MONROE 2724/28 - T. E. 73-2116
Buenos Aires

JOSE M. RAMIREZ
 **Mecánico Especialista**
NSU
Av. SANTA FE 2524 - T. E. 792-0930
MARTINEZ

AUTOCLUB
es la revista de automovilismo de mayor tirada en América latina.

Talleres de MANTENIMIENTO PEUGEOT
MARINO MESSI Y CIA. S.R.L.
VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
Mecánica - Chapa - Pintura - Electricidad
Tapicería - Alineación y Balanceo
SINCLAIR 2963 - 65 TEL. 71-0667 - 1851


SERVICIO AUTORIZADO

Peugeot

SERVICE GARANTIZADO

PEUGEOT y CITROEN

Repuestos y Accesorios
Importación - Fabricación
Venta por mayor y menor

ESTABLECIMIENTOS TATEOSSIAN HNOS.

Socios del A.C.A. Descuentos
especiales

CABELLO 3363/65

71-3952 y 72-3957

(Alt. Avda. del Libertador 2500)

PEUGEOT

SERVICIO AUTORIZADO

TALLERES ANASCO
S. A. C. I.

REPARACION TOTAL
DE SU PEUGEOT

ANASCO 1041 - Bs. As.
T. E. 59-1335/6125

Servicio
Especializado

PUJOL y CIA. S.R.L.

Sábados atención permanen-
te - Descuento especial a so-
cios del A.C.A.

Av. PAVON 5140

T. E. 241-1409
LANUS OESTE

HELLER Hnos.

SERVICIO AUTORIZADO
PEUGEOT

Técnicos Especialistas
Balanceado Electrónico

REPUESTOS LEGITIMOS

CRAMER 3274/76 T. E. 70-0325



PEU-BEL

SERVICE ESPECIALIZADO

403

ENGRASE
MECANICA
ELECTRICIDAD



404

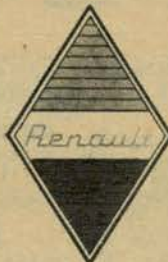
CHAPA
PINTURA
ACCESORIOS

En BELGRANO

Moldes 1491 T. E. 73-0509

Renault

SERVICE GARANTIZADO



MECANICA
INTEGRAL
REPUESTOS
Y ACCESORIOS
REPUESTOS
LEGITIMOS

PARA 4 C. V.



SALTA 1160

T. E. 23-8913

SERVICE
TALLER
MODELO



Av. H. YRIGOYEN 9496
LOMAS DE ZAMORA



EX INSPECTORES DE
CONCESIONARIOS
APROBADOS EN IKA
LO ATENDERAN EN:
ALGABA & Cía.
BOYACA 625 — CAPITAL

Volkswagen

SERVICE GARANTIZADO



KNOPF & WAGNER

SERVICIO TECNICO
VOLKSWAGEN - MERCEDES - BENZ



CONCESIONARIOS



SERVICIO AUTORIZADO



Representantes exclusivos en la
Rep. Argentina de los Pistones Marca
MIRAL - mundialmente conocida.

TALLERES - VENTAS
ARRIBEÑOS 2631/33 BS.AIRES
T. E. 76-4141

IMPORTADORES
REPUESTOS LEGITIMOS

ANUNCIE EN AUTO CLUB

SU TIRADA DE
263.000

ES TOTAL GARANTIA DE
EFICACIA VENDEDORA

AGENCIA

CONCESIONARIO
LA SERIEDAD Y RESPONSA-
BILIDAD QUE UD. ESPERABA

Compre su PEUGEOT donde le
brindan el más moderno TALLER
Y SERVICE PROPIO.
MANTENIMIENTO PERMANENTE.



PERU

OFICIAL

TECNICOS ESPECIALISTAS - REPUESTOS
Aceptamos unidades usadas
Ajustamos la operación a sus posibilidades.

PERU 470 - VENEZUELA 543 - BOLIVAR 455
T.E. 34-1000 - 4269 - 0995

GERMANIA S.R.L.
SERVICIO AUTORIZADO

M
E
C
A
N
I
C
A



R
E
P
U
E
S
T
O
S

L
E
G
I
T
I
M
O
S

VOLKSWAGEN
EL SALVADOR 4186
T.E. 89-6164

**ACCESORIOS
Y REPUESTOS**

**RADIADORES
LA FUENTE**
de JUAN CARLOS SOLEMANO
NUEVOS Y REPARACIONES
EN GENERAL
Av. DEL TRABAJO 3194

NORTE S.R.L.
Repuestos y Accesorios
Línea IKA completa
Especialidad:
RENAULT
Sábados abierto tod.
el día

CABILDO 639 Capital Federal

EDEA S.R.L.
La línea más completa en
accesorios para automóviles
nacionales e importados.



Av. PARRAL 1901
(Esq. J. B. Justo)
T. E. 54-6091 Buenos Aires



IMPORTADORES EXCLUSIVOS EN LA ARGENTINA
SKENE ARGENTINA S.C.A.

**REPUESTOS
LEGITIMOS
IMPORTADOS**

IUNCAL 3059 - Cap. Fed.

**EQUIPE SU
FIAT 600/D-750**

CON:

- a) BARANDELLA de metal niquelado para el estante trasero. Ideal para paquetes.
- b) ACCESORIO SOSTEN de la tapa del motor, que evita su recalentamiento durante la marcha.

PRECIO: \$ 490 c/u.

"WACU"

Av. EL CANO 4048 - T. E. 54-5718
Remitimos contra reembolso

OPEL

REPUESTOS LEGITIMOS

La casa más surtida del mundo, en la tradicional esquina de

**VIAMONTE
y
PARANA
ORIENTACION
MECANICA**

S. A.

VIAMONTE 1505
T. E. 42-1596

FIAT

**REPUESTOS
LEGITIMOS**

EN RAMOS MEJIA

MARTIN BARRENA

RIVADAVIA 13722
RAMOS MEJIA

IMPORTADORES



Una gran organización comercial al servicio del automotor. Línea completa de accesorios legítimos importados y nacionales.

Para todas las marcas y modelos
EL SALON DEL ACCESORIO
WARNES 1333-37-41
T. E. 54-5649 - Buenos Aires

Packard

REPUESTOS LEGITIMOS

JOSE ARES y Cia.
GUEMES 4151 T. E. 72-0825



MONSA

REPUESTOS Y ACCESORIOS

Consulte y compare nuestros precios
NAZCA 800. T. E. 611-2678
Buenos Aires

ESPECIALIDAD

FIAT

REPUESTOS Y
ACCESORIOS

Descuentos a socios del A.C.A.



TIENE TODO PARA SU UNIDAD "FIAT"
SARMIENTO 3899, esquina SALGUERO
LA ESQUINA FIAT DE BUENOS AIRES



Equipos especiales
ABARTH y NARDI

NSU
PASETTI
 Fabricante y
 Mayorista de
 Repuestos
NSU
 Avenida PAVON 5130
 T. E. 241-1409
 LANUS

**A. MARTINEZ
 Y CIA. S.R.L.**
DI TELLA 1500
 Línea Completa
 de Repuestos Legítimos
 Descuentos a socios del A.C.A.
 Avenida SANTA FE 5382
 MONROE 2794 T. E. 73-2401
 T. E. 77-9612 y 772-1132

**El cristal curvo
 de su
 AUTOMOVIL
 está en**
FRUMENTO
 S.A.F.L.C.I.
 IMPORTADORES **Hnos.**
 ALVAREZ THOMAS 928/42
 T. E. 54-1880 y 55-0446 - Bs. As.

REPUESTOS - ACCESORIOS
SIMCA - FIAT
 E. BECERRA FANDIÑO Y CIA.
 GUISE 2093
 T. E. 83-2963
 (Alt. Santa Fe 3260)

Cerrajería del automóvil

Casa LINARES S.A.
 CERRAJERIA,
 ACCESORIOS Y 
 HERRAJES
 PARA EL AUTOMOVIL
 BULNES 2085 - 83-4875
 BUENOS AIRES

OSVALDO S.R.L.
CRISTALES DE SEGURIDAD
 COLOCACION Y VENTA
 COLIZAS - PERFILES DE GOMA
 ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES
 Descuentos a socios del A.C.A.
Santos Dumont 4094
 T. E. 54-1036
 Alt. Corrientes 6500 - Buenos Aires

DE CARLO FIAT
ISARD IKA
DELCO BEDFORD
JUAN C. FERNANDEZ y Cía.
 Distribuidor exclusivo,
TEHUELCHÉ
 Equipos R-F Standard y Competición.
 EMILIO CASTRO 243 T.E. 64-4756
 Lomas del Mirador

CERRAJERIA OLIDEN
 de EDUARDO ANTONIO PITA
 Colocación de cristales de seguridad.
 Cerraduras, Colizas y Guías. Para su
 hogar Service de cerrajería a domicilio.
 Ventas: OLIDEN 44
 Talleres: MITRE 330
 LOMAS DE ZAMORA - T. E. 243-0966

CASA JULIO

Colocación y venta de
CRISTALES DE SEGURIDAD
Colizas y perfiles de goma
 Importadores CRISTALES
 Especialidad en: CURVADOS

BONPLAND 1441/43, Bs. As.
 Teléfonos: 772-5645 y 771-4294

Invitamos a nuestros lec-
 tores a hacernos conocer
 sus impresiones sobre
AUTOCLUB


Cristales de Seguridad

Cerrajería del Automóvil
Francisco San Raimondo y Cía.
 Instalaciones de Cristales y
 Vidrios para Automóviles
 Cristales Inastillables de Seguridad
 Cristales Curvados - Colizas y Guías
 Las Heras 2927 - T.E. 83-1949

**CRISTALES PARA
 AUTOMOTORES**
 COLOCACION EN EL DIA
 COLIZAS - PERFILES
 En LOMAS DE ZAMORA
CACACIO
 Com. Ind. y Fin. en Com. por Acc.
 Av. H. Yrigoyen 8151-55
 T. E. 242-2980

DOMINGO PERRI y Cía. S.R.L.
 AUTO UNION - GW - GRACIELA
  
 Repuestos Legítimos
 No pague de más, pague lo justo
 Descuentos especiales a socios del A.C.A.
 AREVALO 1354 (alt. Córdoba 5900) T. E. 772-9958

Los mejores escritores y
 periodistas colaboran
 permanentemente en
AUTOCLUB

ROBRI **BAGUETAS** **ESPECIALES** **Peugeot**
 IMPORTADAS PARA SU PEUGEOT 403-404
 REPRESENTANTE EXCLUSIVO REPUESTOS Y ACCESORIOS PEUGEOT
 LAS HERAS 3509 - 72 - 3351 - 6336  VIDT 2872 . 72 - 7572
Tovall s.r.l.

CASA FLORES

GAONA 3741
COLOCACION DE CRISTALES
"BLINDEX"
CURVADOS, COLIZAS, ETC.
T. E. 67-9111

CROMADOS

MARIO IBERTI y Cía.

REPARACION DE ACCESORIOS



AUSTRIA 2576

T. E. 82-7344 y 83-3824

ELASTICOS

Fábrica de: ELASTICOS para
AUTOMOVILES Y CAMIONES
Soldadura Autógena - Reparaciones -
Reformas - Repuestos en General
- Colocación Inmediata.

ALBERTO H. CARMONA y HNO.
CASTILLO 1060 - T. E. 55-7528
(esq. Juan B. Justo 2000)

ALBINATI & Cía., S.R.L.

Fábrica, Reparación y Colocación de
ELASTICOS

para Automotores.
Repuestos y Accesorios

Av. Corrientes 5964 - T. E. 54-1071

Taller de Elásticos de
Automóviles y Camiones

"LAFINUR"



ALBERTO S. MOLINA

LAFINUR 3154 T. E. 71-7346

Sr. SOCIO:

Examine detenidamente esta guía;
le resultará altamente beneficiosa.

GOMERIAS

GOMERIA FILIBERTO

S.R.L.

VENTA DE NEUMATICOS
Y ACCESORIOS

Reparaciones en general
Recachutajes y Vulcanizaciones
Dto. especial a socios del A.C.A.

ENTRE RIOS 1568 - T. E. 26-6489

RADIO PARA
AUTOMOVILES



KOENIGS S.R.L.

RADIOS PARA
AUTOMOVILES

Especialistas en tocadiscos auto Philips
Descuento especial a socios del A.C.A.

FRENCH 2600 T. E. 82-3972

Agentes y Service Autorizado
BLAUPUNKT. AUTOVOX
y MOTOROLA

Auto Radio "OSCAR"

Fabricación - Venta y Reparaciones

CERRITO 776 T. E. 41-0446

Auto Radio NORTE

Especialistas Receptores Europeos
SERVICE AUTORIZADO Y AGENTE
R. C. A. VICTOR - AUTOVOX - MO-
TOROLA - BLAUPUNKT

Ventas - Instalaciones en el día
Av. Maipú 1275 T. E. 797-2809
VICENTE LOPEZ

PARA SU AUTOMOVIL



Ventas Reparaciones

Service Autorizado ELAUPUNKT
MOTOROLA AUTOVOX

RUGHINI TV

Hipólito Yrigoyen 7752

BANFIELD P.C.N.G.R.



INSTALACIONES
ANTENAS
REPARACIONES

Av. Juan B. Justo 6215

T. E. 67-1588 BUENOS AIRES

RADIOS PARA
AUTOMOVILES TITO

Service Autorizado
BLAUPUNKT - AUTOVOX
10% descuento a socios del A.C.A.
Colocación en el día

Avenida MAIPU 3145 - OLIVOS
T. E. 795-0864

SILENCIADORES Y
CAÑOS DE ESCAPE

Fábrica de Silenciadores
DE

JAZBEC & BONVINI

COLOCACION

Av. PAVON 5436/40

LANUS - F. C. N. G. R.

ROBERTO LABOLLITA

Venta y colocación en el acto de

SILENCIADORES Y

CAÑOS DE ESCAPE

desde el año 27 hasta los últimos
modelos

Av. H. YRIGOYEN 11141 - TURDERA

OLIDEN 217 - LOMAS DE ZAMORA

OSCAR H. PICCONE

Fabricación de silenciadores y caños
de escape para todos los modelos.

COLOCACION EN EL ACTO

Casa Central:

PALIQUE 432

(al 3200 de la Av. J. B. Justo) Bs. As.

T. E. 55-7648

Calleres

ARRIGO AVIANI y Cía. S.R.L.

Automotores

Mecánica - Chapa - Pintura - Electricidad
Estación de Servicio - Alineación y Balanceo

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS

CAVIA 3297

(alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600)

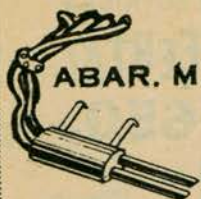
T. E. 72-4207

Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533



SERVICIO AUTORIZADO

AUMENTE LA POTENCIA DE SU
AUTO EVITE CALENTAMIENTO
y CONSUMO.



ABAR. M.

Tubos de escape
comunes y espe-
ciales.
Fiat 600
Peugeot 403 404

MARIO S. R. L.
CERVIÑO 3702 (Esq. Ugarteche)
T. E. 71-5201 Buenos Aires

BATERIAS

En BELGRANO
Av. CABILDO 1523

BATERIAS "DELCO"

REPUESTOS Y TALLER DE ELEC-
TRICIDAD PARA EL AUTOMOVIL

A. Günter y CIA.

Teléfono 73-2313

SUSPENSION

RAMBLER RENAULT

Garantizamos la solución
definitiva de cualquier
problema de suspensión

ALBERTO EINSTEIN 56

(Altura ALMAFUERTE 700)
T. E. 91-1831

Señor SOCIO:

Examine detenidamente esta
guía: le resultará beneficiosa.



BATERIAS

Garantía escrita
1 AÑO
por General Motors
Argentina S. A.

SERVICIO INMEDIATO

815	A. R.	6 V.	120 AMP.	\$ 1.800.—
617	B. L.	6 V.	120 AMP.	\$ 2.020.—
154	A. R.	6 V.	210 AMP.	\$ 3.150.—
55	G. M.	12 V.	65 AMP.	\$ 2.220.—
62	D.	12 V.	100 AMP.	\$ 2.700.—
32	D.	12 V.	32 AMP.	\$ 1.800.—
90	D.	12 V.	Rastrojero - M. Benz	\$ 3.350.—

Esos precios son entregando su BATERIA USADA
...Y, COMO SIEMPRE, AMPLIO SURTIDO REPUESTOS

CHEVROLET - BEDFORD

HUMBERTO TOGNETTA

Distribuidor Autorizado General Motors Argentina S. A.

NAZCA 667, T.E. 611-5108

CAPITAL FEDERAL (Suc. 6)

BS. AIRES 430, T.E. 653-5892

CIUDADELA SUD

TABLERO DEL AUTOMOVIL

VELOCIMETROS

ELECTRICIDAD Y CARBURACION

Casa "CUREGIA"

de BALSAMO y FERNANDEZ
Malabía esq. Güemes - T.E. 71-0489



TALLERES LA UNION

De MOVIA HNOS.
LINEA EUROPEA
ISARD - DE CARLO
CITROEN - FIAT

JUAN B. JUSTO 9666

Casi GENERAL PAZ

ABIERTO: Sábado y Domingo

CASA RULAN



INSTRUMENTAL
DEL AUTOMOVIL

Velocímetros. Amperímetros.
Medidores de temperatura.
Medidores de aceite.
Colocación de lavaparabrisas.

ATENDEDIDA POR SU DUENO

Av. HIPOLITO YRIGOYEN 10436

TEMPERLEY F. N. G. R.

TALLERES MECANICOS



TALLER EUROPA FIAT

Mecánica en general. Atención perso-
nal de su dueño.

En LANUS

Av. PAVON 4974 T. E. 241-0078

DE CARLO FIAT
ISARD RENAULT
TALLER

"EL PROGRESO"

De: FRAGATI y GARELLO Hno.
Atendido por sus dueños.

AIZPURUA 3170 T. E. 51-2161

MOTOREX S.R.L.

TALLER ELECTROMECHANICO DIESEL

Equipos eléctricos SCINTILLA.
Estación de Servicio oficial. Repara-
ción de magnetos en general,
Mecánica general.

LAFINUR 3154

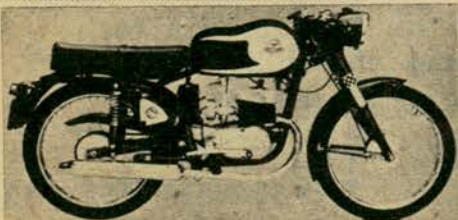
T. E. 71-7346

ELIAS y GALIANO

AFINACION DE MOTORES
SERVICIO ESPECIALIZADO
RENAULT - VOLKSWAGEN

Electricidad

Av. LAS HERAS 2927



CALIDAD ELEGANCIA
RENDIMIENTO EN MOTOCICLETAS
ZANELLA HNOS. Y CIA. S.A.

NSU **TALLER OLIVOS** 
De LORENZO Y FERRER
Servicio Especializado
REPUESTOS LEGÍTIMOS
Av. Maipú 3398
Tel. 795-8795
Olivos 

MECÁNICA EN GENERAL
Servicio especializado en
PEUGEOT Y CITROEN
BAUTISTA DE ANGELIS
LAFINUR 3154 T. E. 71-7346

Taller Mecánico Integral
AUTOMOVILES FRANCESES
Y AMERICANOS
Alineación - Balanceado de ruedas,
cualquier marca.
Atendido por su dueño
ENRIQUE BRODA
PIDA TURNO AL 42-6854
ARENALES 1516-22
CAPITAL FEDERAL

  
FERRUCHO SERVICE
Mecánica Especializada
Atendido por su dueño
Precios especiales a socios del A. C. A.
M. ACHA 3502 T. E. 51-7838

TAPIZADOS

RAUL A. LOMBO
TAPICERIA GENERAL
Autos chicos, funda \$ 2.800.-
" medianos " " 3.200.-
" grandes " " 3.900.-
Precios a socios del A.C.A.
Fundas Cristal al momento.
Agencia exclusivamente.
Capotas Jeep IKA en el acto
ARIAS 2451 T. E. 70-2716 Cap.

TROFEOS Y MEDALLAS

CASA BELLINI
FRONTLY CIA
Medallas - Platería
Trofeos - Creaciones
TALLERES PROPIOS
CANGALLO 1161, Bs. As.
T. E. 35-1282 - 0562

WARNES Y ADYACENCIAS A SUS ORDENES

DIFERENCIALES - MOTORES
SUSPENSIONES - CAJAS
Todo para Autos y Camiones
REPUESTOS USADOS
"CASA MUNI"
WARNES 1487 T. E. 54-0410

CASA ISIDORO
(ex CASA MARCOS)
Fabricación - Importación
Repuestos - Guardabarros
Carrocerías - Asientos
Cabinas - Puertas
Frentes - Capot, etc.
Av. PARRAL 2086
esq. Warnes al 1200 Buenos Aires
T. E. 59-3617

"EL UNIVERSO"
de GUILLERMO y LUIS MORALES
(ex empleados de "La Universal")
ESPECIALIDAD EN CORONAS Y PIÑONES
ADAPTACIONES Y REFORMAS
HUMBOLDT 10 T. E. 55-0137
esq. WARNES (Alt. 1200)

"CASA LUDIN"
Repuestos para Camiones
BEDFORD
WARNES 1138/40
T. E. 54-4136 :: Buenos Aires

VARIOS

MADISON S.A.F.I.C.I
Inscripción Banco Central Nº 26194/51
Financiamientos sobre ventas auto-
motores nuevos y usados
SANTA FE 3882 - T. E. 72-5369/6108

QUIEN CONOCE EUROPA... CONOCE LINCRUSTA!

el revestimiento de paredes con la
más moderna sinfonía en dibujos y colores
RECIENTE LLEGADO DE ALEMANIA
LANGER y Cía. S. R. L.
PARAGUAY 643 - 7º P. :: T. E. 32-2631 - 5562 - 5735

GUIARRAS

ELECTRICAS
OFERTA!
\$650.-
por mes
Precio \$ 9.800.-

MAXIMA CALIDAD Y GARANTIA
ANTIGUA CASA NUÑEZ
SARMIENTO 1573 T. E. 46-7164

Gasilla Portable "Relámpago"

Fácil de armar. Ideal para depósito, vivero, garaje, cuadrillas, taller, fin de semana. Construida en madera machimbrada nacional. Techo asfáltico. Con 1 puerta y 1 ventana. Sin piso. 3 x 3 m. Precio en fábrica \$ 6.900.-. Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique; \$ 7.900.- Giros a: La Canadiense

\$ 6.900
Cabildo 4460 - Cap. - Tel. 70-0803

LABORATORIO FOTOGRAFICO

Precios p/profesionales y aficionados
(blanco y negro, papel doble peso)
7½ x 10, \$ 9.- :: 9 x 12, \$ 11.-
9 x 14, \$ 12.- :: 10 x 15, \$ 13.-
12 x 18, \$ 14.50 :: 18 x 24, \$ 30.-
¡Ampliaciones impecables!
¡Ampliaciones de calidad!
¡Ampliaciones óptimas!
"ARIEL"
CHARLONE 49 - T. E. 772-8684
(Chacarita) - Capital
¡Revelamos y ampliamos color!
¡Envíos al interior!

COTILLON - JUGUETES

CASA MAYORISTA
EDUARDO SIMES Y HNO.
CONSTITUCION 2570
T. E. 91-4922

VICENTE LOPEZ AGENCIAS OFICIALES Y SERVICE AUTORIZADO

PEUGEOT, TODOS LOS MODELOS Y COLORES EN LASTRA HNOS. Concesionarios Oficiales

Plan especial a flotilleros
Abierto hasta las 24 hs., inclusive sábados y feriados

¡ENTREGA INMEDIATA!

Av. LIBERTADOR 960/84 — T. E. 797-4708 — Vicente López



SARIA S. A. Concesionarios Oficiales

¡SI! Usted puede comprar un ISARD con un anticipo desde \$ 50.000, saldo en 36 meses con interés bancario

Abierto hasta las 22 hs., inclusive sábados y domingos

Av. LIBERTADOR 1191 - T. E. 797-2356 VICENTE LOPEZ



RIVARA & CIA. S. R. L.

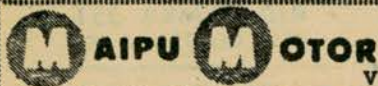
Concesionario Oficial AUTO UNION SERVICE AUTORIZADO

REPUESTOS LEGITIMOS

SALON DE VENTA Y TALLER:

Avda. MAIPU 1232

T. E. 791-3151 / 0713



Concesionario
SIAM DI TELLA AUTOMOTORES S. A.

Ventas: Avenida MAIPU 1971 — T. E. 797-1544 y 797-1635 — VICENTE LOPEZ

Service y Repuestos:

LAVALLE 1430 — T. E. 795-6914 — VICENTE LOPEZ



RIVER MOTOR S. A. Concesionario

FINANCIACION AMPLIA

SU CASA DE CONFIANZA

Av. LIBERTADOR 2229 Ventas: T. E. 795-7413 y 795-7402



TALLER AUTORIZADO

AUTOMOVILES
Reparaciones con repuestos legítimos V.W.

ARTURO COZZARIN

Trabajos garantizados
Venta de unidades usadas controladas

Avenida LIBERTADOR 1602 - T. E. 795-1502 y 797-7176 - Vicente López

AGENCIAS Y TALLERES ESPECIALIZADOS



TALLER PARIS

Una garantía para su CITROEN. 25 años de experiencia con actuación en Citroen de Francia

Trabajos garantizados

Av. MAIPU 1437 — T. E. 791-7139 — VTE. LOPEZ

LA REVISTA AUTO CLUB

tiene una circulación documentada de 263.000 ejemplares en esta edición, tirada que aumenta regular y constantemente. Por esta razón y atendiendo al alto nivel adquisitivo de sus lectores, es el vehículo publicitario de mayor eficacia en el país.

FEDERICO H. PASQUET

AUTOMOVILES DE CALIDAD

Av. del Libertador 1942
VICENTE LOPEZ

Auto Line

SERVICE - COMPRA - VENTA

Av. LIBERTADOR 870 - T.E. 791-2302
VICENTE LOPEZ Buenos Aires

PARISI

Automóviles Chicos Impecables.

Av. MAIPU 1781

T.E. 791-3435 y 795-5654
Vicente López

PARISI HNOS.

Accesorios para Automotores

Los precios más bajos de la zona

Descuentos a talleristas

Avda. MAIPU 1781 - Vicente López
T. E. 791-3435 y 795-5654

TALLER DE ELASTICOS PARA AUTOMOVILES

David Durand e Hijos

Colocación y reparación de cualquier marca

Todo trabajo perteneciente al ramo
Av. MAIPU 900 T. E. 791-1436
VICENTE LOPEZ

J. J. CAMACHO

Mecánica Especializada

PEUGEOT

AGUSTIN ALVAREZ 735

T. E. 791-8461 Vte. López

ANGEL L. PASCUALI

Soc. Cap. e Ind.

Para todo presupuesto

Av. MAIPU 1177 - T. E. 791-3438

Vicente López

ELECTRICIDAD PANGHO

20 años de actuación en el ramo

SANTA ROSA 1474 - Vicente López
(A 30 mts. de la Av. Maipú al 1100)

**FUME CIGARROS HABANOS
DON NUÑO**

es mejor
Solicite corredor a:
DON NUÑO S. R. L.
S. DUMONT 4307, esquina Rornei
T. E. 55-7189

¿Qué hace **USTED**
si hay **FUEGO**
en su hogar o coche?

Protéjase con el pequeño y eficaz
MATAFUEGO **ABO** AEROSOL
"FREON"
Un niño puede manejarlo

PRECIO PRESENTACION
\$ 440

ABO
FABRICA DE MATAFUEGOS
PARAGUAY 643
T. E. 32-5562
PADILLA 946
T. E. 54-9881

HOTELES

**HOTEL
SHERATON**

RECIENTE INAUGURADO
100 habitaciones con baño privado,
teléfonos, calefacción y aire
acondicionado.
BAR AMERICANO — GARDEN GRILL
CHARCAS 742 T. E. 32-5070/9

NAPOLEON HOTEL

70 habitaciones con baño y teléfono
Situado en las avenidas principales
Av. de Mayo 1365 y Rivadavia 1364
T. E. 37-2031 con 70 internos
Buenos Aires

LAFAYETTE HOTEL

100 departamentos lujosamente
amueblados. En pleno centro.
RECONQUISTA 546 - T. E. 31-9581



RESTAURANTE Y CONFITERIA
RECIENTE INAUGURADO
NETAMENTE FAMILIAR
En el corazón del Barrio Norte
Precio especial a socios del A.C.A.
AYACUCHO 1408
T. E. 84-4467

Dir. Tel. HOTELAYA

**PROMENADE
HOTEL**

SU CASA EN BUENOS AIRES
Exclusivamente familiar
Reservas: 31-5851 y 31-5761
CHARCAS 444 32-5681/5

VIAMONTE HOTEL

Dirección Telegráfica "VIAMONTEL"
VIAMONTE 833 — T. E. 31-5241/47
Buenos Aires

HOTEL WERTHEIN

Sr. Comerciante
SU HOGAR EN EL ONCE
BAÑOS Y TELEFONOS PRIVADOS
Tucumán 2218. T.E. 47-3681/6749

HOTEL EMBAJADOR

Comodidad - Atención - Categoría
Habitaciones con baño privado y te-
léfono - Calefacción central.
ARAOZ 2612 (Alt. Santa Fe 3500)
T. E. 72-2737

HOTEL SUSSEX

- * En la esquina más central de Bs. As.: Florida y Tucumán.
- * 150 habitaciones lujosamente amuebladas - Baños privados.
- * Aire acondicionado en todas las habitaciones.
- * Bar americano y confitería.

TUCUMAN 572 T. E. 31-4982 al 85
31-4971 al 76

Gran Hotel San Carlos

100 HABITACIONES AMPLIAS
Bien aireadas, con profusión de luz y sol. Todas con baño privado, Agua caliente, Calefacción, Teléfono, Radio Televisión.
En el corazón de Bs. Aires: Sulpacha 39
A un paso de todo. T. E. 40-7021 al 26

HOTEL



96 DEPARTAMENTOS
TODO CONFORT, DE 1, 2 Y 3
AMBIENTES - CON HELADERA
Cables LYOTEL
RIO BAMBA 251
T.E. 45-0101 al 09

BRISTOL HOTEL

124 habitaciones con baño privado
CERRITO 284 y SARMIENTO
T. E. 35-5401/09
Buenos Aires

HOTEL IBERO 1º

para familias
Habitaciones con agua caliente - Ca-
lefacción y baño privado
ECUADOR 1526 - T. E. 82-5353

Gran Hotel Golden Home

60 APARTAMENTOS CON TELEFONO
Y BAÑO PRIVADO
a 1/c. Av. Lib. Gral. San Martín
entre Callao y Ayacucho
POSADAS 1557
T. E. 42-3471/6

EN BUENOS AIRES:



ITALIA HOTEL ROMANELLI

Unico con garaje propio

RECONQUISTA 647 - T. E. 32-6361
130 Habitaciones - 130 Baños privados - 130 Teléfonos

RESTAURANTE A LA CARTA

AIRE ACONDICIONADO - Dirección Telegráfica ROMAHOTELES

PRINCE HOTEL

Todas las habitaciones con baño, teléfono y calefacción
NETAMENTE FAMILIAR
ARENALES 1627
T. E. 42-3546 y 60 internos
Bs. As.

WALDORF HOTEL

90 Habitaciones - Teléfono y Baño privado - Confort.
Dir. Teleg. WALDORFTEL
Adherido al A.C.A.
Paraguay 450 T. E. 32-2071/85
BUENOS AIRES

BOSTON HOTEL



GRAN CONFORT
Y UNA ESMERADA
ATENCIÓN

PARA UNA
SELECTA CLIENTELA

Av. SAN JUAN 1225
T. E. 23-7000 y 27-0890

4 3 CUADRAS Est. CONSTITUCION



EMBAJADOR HOTEL

100 Habitaciones - Todo confort - Refrigeración - Ambiente familiar.

Descuento especial a socios del A. C. A.

Carlos Pellegrini 1185
casi esq. Santa Yé

Teléfonos: 44-0885, 44-2739, 44-2924,
44-5371 y 44-6350

Dirección Telegráfica: "EMBAHOT"

VICTORY HOTEL

60 habitaciones con baño privado - Aire acondicionado - Teléfonos internos

BAR Y CONFITERIA

MAIPU 880

T. E. 31-1843

HOTEL REGIDOR

A socios del A.C.A. precios especiales
100 apartamentos con baño, teléfono y aire acondicionado - American Bar

TUCUMAN 451

T. E. 32-9415/6/7 - 31-4290

RESTAURANTES

RESTAURANTE CANTINA

MARE AZURRO

Música - Alegría
Banquetes y Despedidas

INDEPENDENCIA 1848

Restaurante YAPEYU

MAIPU 383 T. E. 45-6526

SAN MIGUEL -
ESTEVEZ PEREYRA & Cía.

Bife de chorizo con papas
fritas \$ 30
Milanesa Napolitana \$ 25
Gran puchero de gallina \$ 50

ABIERTO DIA Y NOCHE

MENDOZA

PARA SU FIN DE SEMANA
"el valle de ensueño..."

GRAN HOTEL POTRERILLOS
TOTALMENTE REMOVADO
INFORMES Y RESERVAS:

Confitería COLON
SAN MARTIN esq. NECOCHEA MENDOZA



BAR
SALON DE TE
RESTAURANTE
MENDOZA

ATENCIÓN PERMANENTE

PARA VENDER MAS
Anuncie en AUTOCLUB

Su aviso publicitario será leído en
263.000 hogares argentinos

VENADO TUERTO

EN VENADO TUERTO VISITE EL

HOTEL RIVIERA

70 MODERNAS HABITACIONES
CON BAÑO Y TELEFONO

AIRE ACONDICIONADO

GRAN RESTAURANT Y BAR

(Calefacción y refrigeración)

T. E. 1699 y 1700

ALVEAR esq. BELGRANO

VENADO TUERTO

AVISOS

PROFESIONALES

ODONTOLOGO PROTESISTA

Rehabilitación (reparación)
de dentaduras y de urgencia
en el día

OVIDIO RUIZ DIAZ

Carlos Calvo 384, 2º p., Dp. I

T. E. 30-7084/7358

9 a 21 horas

Dr. PEDRO BUMASCHNY

Enfermedades de la PIEL

Médico especialista del

Hospital Israelita

Consultas de 16 a 20

PEDIR HORA

RIVADAVIA 2031 - P. 3º

T. E. 49-0574/0403

ESTUDIO

FIDEL - LAUGA

Primer estudio profesional con equipo
I B M

Sistematización de datos.

CARLOS PELLEGRINI 755 - 4º P.

T. E. 32-1094

COLEGIOS

VIRGEN DE LUJAN

Ideal y único en la Capital Federal
para varones pupilos de 6 a 13 años
Salida semanal - Canchas para
deportes - Pileta de natación
Grandiosa colonia de vacaciones
en Moreno

MEDIOPUPILCS - EXTERNOS

T. E. 91-9090/0697/3027

MONTEAGUDO 830, Bs. Aires

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



MEMORIA DEL EJERCICIO 1963

Honorable Asamblea:

En el limen del Sexagésimo Aniversario de la Fundación del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, la Comisión Directiva siente una enorme satisfacción al presentar a la Honorable Asamblea de Delegados, el resumen de la labor realizada en el año 1963, que refleja una indiscutible superación respecto del Ejercicio anterior.

Esta superación ha alcanzado a todos los aspectos y servicios que hacen a la vida institucional y se refleja principalmente en el caudal societario, en el superávit de explotación y en los distintos servicios que se prestan a los asociados, así como en el acrecentamiento de su patrimonio social.

Todo ello ha podido lograrse merced a un programa de realizaciones estudiado en sus mínimos detalles, lo que permitió arribar a ese auspicioso resultado, sin dejar de incrementar los bienes societarios mediante la adquisición de nuevos inmuebles, tales como los situados en la avenida Rivadavia y José Martí y Gaona y Martín de Gainza, ambos en la ciudad de Buenos Aires, que complementan adquisiciones anteriores, destinadas todas ellas a ofrecer mayores y mejores servicios a los millares de asociados.

La Comisión Directiva considera que el análisis del resultado, que se encuentra reflejado en la presente Memoria, habrá de constituirse en la mejor exposición de su labor, y por ello no estima menester abundar en mayores detalles; pero no puede dejar de mencionar la cifra de 221.288 adherentes, que al 31 de diciembre de 1963 registraba el A.C.A., cantidad ésta nunca alcanzada y que, a través del resultado que se vislumbra en los primeros días de la conscripción de socios del año 1964, habrá de superarse con amplitud.

Desea también la Comisión Directiva referirse en modo especial al apoyo permanente e ilimitado que recibió de parte de los señores asociados, de las autoridades gubernamentales y, particularmente, de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y de la Caja Nacional de Ahorro Postal, así como de otros organismos oficiales y privados que dieron su franco apoyo a la obra que realiza el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO.

Paralelamente, considera imprescindible señalar la eficaz como desinteresada labor que a lo largo de todo el año han realizado los miembros de las Comisiones Asesoras, las Filiales, Delegaciones, Delegados y Veedores designados en el interior del país, que se han constituido en verdaderas avanzadas de la Institución en el dilatado territorio argentino y a quienes mucho se les debe las extraordinarias adhesiones de socios recibidas.

Por último, cabe consignar la productiva y tesonera acción del personal del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, en todas las funciones y cargos, quienes, juntamente con los concesionarios de servicio y Estaciones Adheridas, laboraron sin pausas ni treguas, en pro del afianzamiento institucional, dando el máximo de sus es-

fuerzos para lograr los objetivos que se había impuesto este Cuerpo Directivo.

Señores Delegados:

Al poner en vuestras manos el compendio de la labor desarrollada en el transcurso de 1963, la Comisión Directiva del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO desea expresarles que ella traduce una etapa de singular trascendencia para la vida institucional, puesto que ha quedado plenamente consolidada la recuperación anticipada ya en el Ejercicio de 1959, que se ha logrado sin disminuir ningún servicio, sino, por el contrario, acrecentándolos y mejorándolos en forma realmente excepcional.

Dr. Walter A. Saborido
Secretario

Dr. César C. Carman
Presidente

CAUDAL SOCIETARIO

Al finalizar el año 1963 se ha llegado a la cantidad de 221.288 asociados, cifra nunca alcanzada y que excede a la mayor registrada anteriormente, al 31/12/62, en 25.195.

Si se tiene en cuenta que en el Ejercicio 1963 se produjo un ingreso de 45.953 socios activos, puede deducirse el gran prestigio alcanzado por el Club, que es una consecuencia de la utilidad, eficacia y ampliación de los servicios, que incita a los automovilistas a incorporarse a sus filas, participando de los beneficios recíprocos, cuya expansión guarda proporción directa con el progresivo ingreso de afiliados.

Con el fin de que pueda apreciarse debidamente la evolución favorable experimentada por la Institución en los últimos años, insertamos cuadros que ilustran sobre las cifras de ingresos, egresos y total de asociados al finalizar los tres últimos Ejercicios.

COMPARATIVO DE INGRESOS AÑOS 1961-1962-1963

Categorías	Año 1961	Año 1962	Año 1963
Honorarios	13	9	23
Vitalicios	—	—	1
Plenarios	24.364	31.042	27.723
Activos "A" Cap. ..	47	32	62
Activos "A" Urb. .	7.953	10.662	8.535
Activos "B"	8.262	9.242	9.494
Adherentes	541	479	115
Totales	41.180	51.466	45.953

COMPARATIVO DE EGRESOS AÑOS 1961-1962-1963

Conceptos	Año 1961	Año 1962	Año 1963
Renuncias	2.309	2.562	4.245
Fallecimientos	1.222	1.236	1.369
Morosos	8.477	12.142	15.118
Otros conceptos ...	19	29	26
Totales	12.027	15.969	20.754

**TOTAL DE SOCIOS
COMPARATIVO AÑOS 1961-1962-1963**

Diciembre

Socios al 31 de	Año 1961	Año 1962	Año 1963
Honorarios	119	99	96
Vitalicios	5.979	5.986	6.495
Plenarios	78.546	102.491	117.608
Activos "A" Cap. ..	11.093	10.274	9.512
Activos "A" Urb. .	30.908	37.235	41.562
Activos "B"	29.934	35.991	42.124
Adherentes	4.017	4.017	3.891
Totales	160.596	196.093	221.288

NUEVO ESTATUTO

A propuesta de la Comisión Directiva y tal como se señalara en la Memoria anterior, la Asamblea de Delegados realizada el día 27-11-63 aprobó el nuevo Estatuto Social, que entró a regir a fines de 1963.

Entre las mejoras introducidas figuran el pase a la categoría de socios vitalicios de todos los asociados de cualquiera de las categorías en vigencia, que hayan sido socios cotizantes durante 30 años continuos o discontinuos.

Con esta medida, las autoridades de la Entidad han logrado llenar un claro que existía en el Estatuto anterior, reconociéndose en esta forma la consecuencia y la adhesión de numerosos miembros.

ESTADO ECONOMICO

Nunca, desde su fundación en 1904, ha alcanzado un nivel más floreciente la economía del Automóvil Club Argentino. A la severa fiscalización de los gastos y a una celosa vigilancia sobre las recaudaciones previstas se deben, indiscutiblemente, el resultado de cerrar un Ejercicio con un superávit considerable, sin dejar de atender las previsiones necesarias que exige una organización tan vasta y compleja.

El Balance General y el Informe de Tesorería que acompañan a esta Memoria, constituyen un reflejo fiel del movimiento habido y de la floreciente situación en que se encuentra la Entidad, lo que le permitirá llevar a cabo los ambiciosos proyectos en estudio, todos ellos destinados a dar a los socios más y mejores servicios.

VINCULACION CON YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES

Las relaciones con Yacimientos Petrolíferos Fiscales se han mantenido —como siempre— en un nivel de mutua comprensión y entendimiento, para solucionar los problemas que se originan como consecuencia de la aplicación y desarrollo del Plan A.C.A. - Y.P.F. y a la expansión de las actividades del Club, con motivo de la ampliación de su red de estaciones y de servicios.

Por todo ello, nos hacemos un deber en significar a las autoridades de Yacimientos Petrolíferos Fiscales nuestro agradecimiento por la decidida cooperación que en todo momento hemos recibido de su parte.

CAJA NACIONAL DE AHORO POSTAL

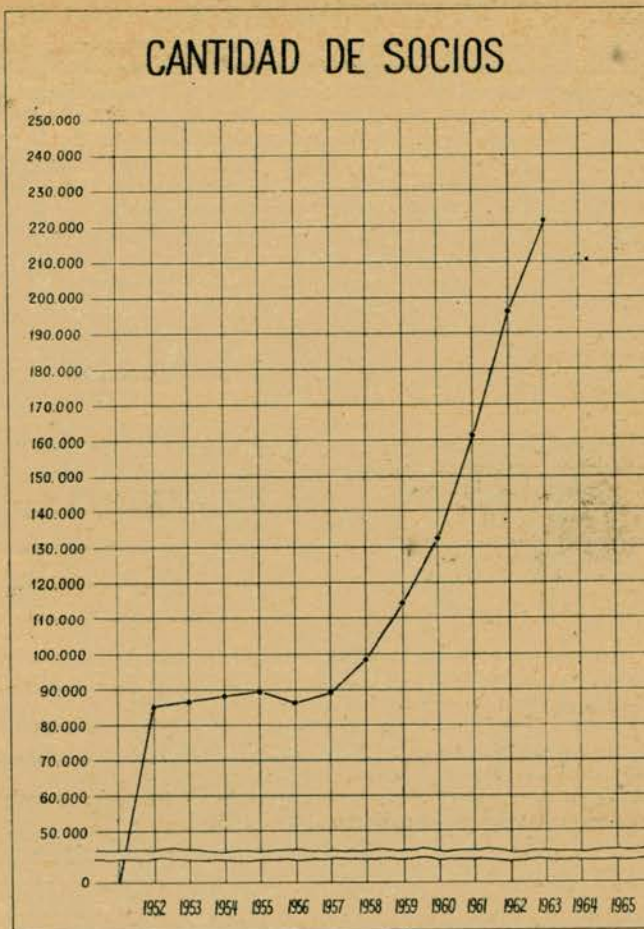
Merece una especial mención, la cordial como provechosa vinculación mantenida con las autoridades de la Caja Nacional de Ahorro Postal durante el Ejercicio fenecido, en cuyo transcurso se han concretado ventajosos acuerdos traducidos en mayores beneficios para los usuarios de los servicios de previsión del Club.

CONVENIO A.C.A. - FIAT ARGENTINA S.A.C.I.F.

En este ejercicio se desarrolló el tercer y último año de vigencia del convenio concertado con FIAT S.A.C.I.F. que permitió un desarrollo regular y acorde con las modalidades pre-establecidas. Al no hacer uso de la opción fijada en el respectivo contrato, este convenio ha fenecido al finalizar el año 1963.

LOS ORGANISMOS OFICIALES Y EL A.C.A.

La actividad tan compleja del Automóvil Club, hace que deba mantener una permanente vinculación con los



organismos oficiales nacionales, provinciales y comunales, en particular en los aspectos que hacen al tránsito, a la vialidad, el turismo y, en suma, sobre todo aquello que tiene relación con el automovilismo.

En material de señalamiento es digno de destacar los convenios con la Provincia de Buenos Aires, Santa Fe y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, para la demarcación de las paradas de transporte colectivo.

ASAMBLEAS, REUNIONES Y CONFERENCIAS NACIONALES E INTERNACIONALES

Las actividades cada vez más crecientes del turismo, tránsito y vialidad en nuestro país y en el exterior, fueron permanente motivo de debate, estudios e informaciones por parte de organismos estatales y privados, dando lugar a numerosos congresos, conferencias y reuniones nacionales y extranjeras en las cuales participó el Automóvil Club Argentino.

En el orden nacional citaremos seguidamente las principales reuniones realizadas durante el año 1963, a las que asistió la Entidad participando o enviando ponencias e informaciones que merecieron unánime aprobación, cuyos enunciados propiciaban en líneas generales el incremento del turismo, el desarrollo vial y una mayor seguridad en el tránsito. Asistieron a las mismas representantes del A.C.A., recayendo las designaciones en autoridades locales de las filiales, delegaciones y/o personal especializado de la Institución.

Citaremos en primer término las conferencias auspiciadas por la Dirección de Promoción de Turismo de la Provincia de Buenos Aires, cuya finalidad fue la de difundir, facilitar y promover el turismo regional en nuestro país.

II Conferencia Regional de Promoción Turística de la zona "Cruz del Sur"; del 20 al 22 de junio en Sierra de la Ventana (Pcia. de Buenos Aires).

IV Conferencia Regional de Promoción Turística de la zona Norte y Delta; en San Antonio de Areco (Pcia. de Buenos Aires) el 28 y 29 de setiembre.

Conferencia Regional de Promoción Turística de la zona "Lagunas y Praderas", realizada en Chascomús (Pcia. de Bs. Aires) del 5 al 7 de setiembre.

V Conferencia Regional de Promoción Turística de la zona "Mar y Sierras"; en Tandil (Pcia. de Bs. Aires), del 4 al 6 de octubre.

III Conferencia Regional de Promoción Turística de la zona "Cruz del Sur", realizada en Monte Hermoso (Pcia. de Bs. Aires) del 6 al 7 de diciembre.

Con el auspicio del Rotary Club de Chascomús, se llevó a cabo el 7 de setiembre ppdo. en la ciudad de Dolores, una mesa redonda cuyo tema fue el estudio de los problemas que suscita el intenso tránsito de la ruta 2 y las soluciones para aminorarlos y reducir el número de accidentes; a la que asistió un delegado del A.C.A.

Con motivo de la realización del Vº Congreso Argentino de Vialidad y IIº Congreso Nacional de Tránsito que se llevará a cabo en el mes de setiembre de 1964, se constituyó la Comisión Promotora de dicho Congreso, de la cual forma parte el Automóvil Club Argentino.

Durante los días 4, 5 y 6 de setiembre tuvo lugar en la ciudad de Catamarca, la IV Asamblea Anual Ordinaria del Consejo Vial Federal, a la cual asistió en carácter de delegado el representante del Club de dicha ciudad.

La Secretaría de Abastecimiento y Policía Municipal de la Comuna de Buenos Aires, realizó las Primeras Jornadas Internacionales de Tránsito en la Sede Central del Automóvil Club Argentino el 15 y 26 de julio ppdo.

Concitó sumo interés la realización del IVº Congreso Argentino de Viajes y Turismo realizado del 9 al 13 de diciembre en Buenos Aires, organizado por el Consejo Permanente de los Congresos Argentinos de Viajes y Turismo, asistiendo delegados del A.C.A.

En la ciudad de San Rafael (Mendoza) se reunió el Primer Congreso de Intercambio Argentino-Chileno entre los días 31 de enero y 2 de febrero ppdo., participando también la Entidad.

En el orden interamericano e internacional, el Automóvil Club Argentino tuvo una activa participación en las reuniones que se realizaron relacionadas con el tránsito, turismo y vialidad, tal como la Asamblea General Ordinaria de la Federación internacional del Automóvil (F.I.A.) a la cual el Club está afiliado y que se llevó a cabo en París en el mes de octubre.

También participó el A.C.A. en la Conferencia Portuaria Interamericana convocada por la Organización de los Estados Americanos en la ciudad de Mar del Plata, entre los días 29 de mayo y 8 de junio ppdo.

OTROS ACONTECIMIENTOS QUE INTERESARON AL A. C. A.:

IX: Congreso Panamericano de Carreteras, en Washington, durante el mes de mayo ppdo., Xº Congreso Jurídico Internacional sobre los problemas del Tráfico y la Circulación entre los días 13 y 15 de setiembre en Perugia (Italia), IVº Congreso Internacional de la Policía de Circulación, reunido en Madrid del 6 al 12 de octubre ppdo. y la Séptima Asamblea de Delegados de la Organización Mundial de Turismo y del Automovilismo que se celebró en Munich (Alemania), del 10 al 14 de junio próximo pasado.

AFILIACIONES

Federación Internacional del Automóvil, Alianza Internacional de Turismo, Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, Comité Pro-seguridad de la Propiedad Automotor, Instituto Argentino de Racionalización de Materiales, Asociación Argentina de Carreteras, Federación Argentina de Entidades Deportivas de Pesca, Internacional Air Transport Association, Cooperativa de la Sociedad Rural Argentina, Instituto Argentino del Petróleo, Sociedad Argentina de Estudios Geográficos.

REPRESENTACIONES EN EL INTERIOR DEL PAIS

Durante el transcurso del año 1963 se procedió a la re-

novación o confirmación de la totalidad de las comisiones locales del interior del país. Se renovaron las autoridades de las siguientes comisiones:

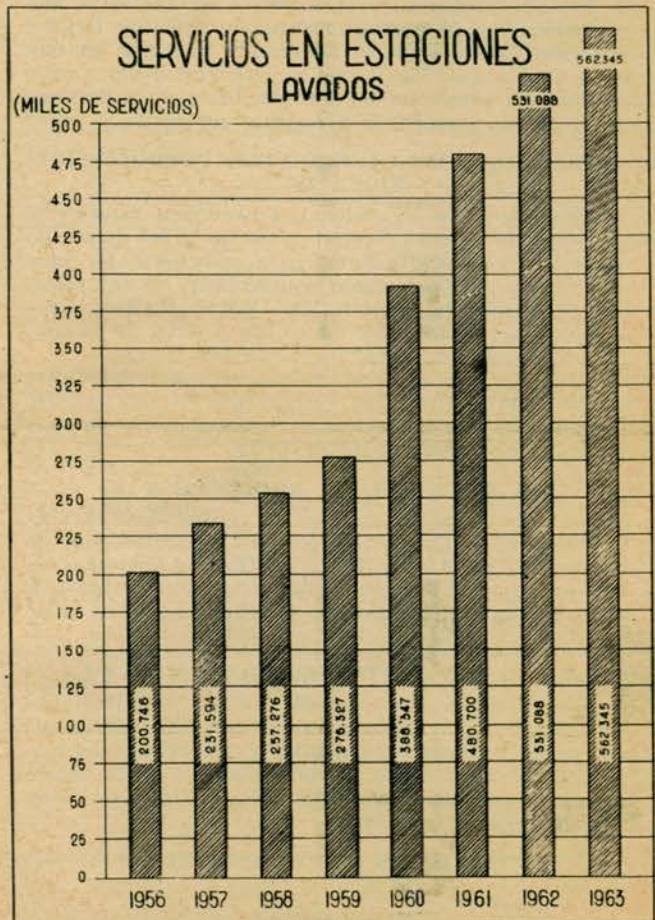
Filiales: Juárez, Pehuajó, Olavarría, Bolívar, Tres Arroyos, Alberti, Olivos, Carlos Casares, Tandil, La Plata, Mercedes, Azul, Lincoln, Bahía Blanca, Luján, Mar del Plata, Pergamino, Avellaneda, Punta Alta (Prov. Buenos Aires); Río Cuarto, Villa María, La Falda, Córdoba (Prov. de Córdoba); Mendoza, San Rafael (Prov. Mendoza); Rosario, Venado Tuerto, Rafaela (Prov. Santa Fe); Salta, Gualeguay, Paraná, Gualeguaychú (Prov. Entre Ríos); Santa Rosa (Prov. La Pampa); Santiago del Estero; La Rioja; San Juan; San Miguel de Tucumán; Mercedes (Prov. San Luis), y Corrientes.

Delegaciones: Chacabuco, Arrecifes, Rojas, General Madariaga, Ayacucho, Mar de Ajó, San Cayetano, Coronel Dorrego, Morón, Coronel Pringles, San Antonio de Areco, San Andrés de Giles, González Chaves, Dolores (Prov. de Buenos Aires), Cañada de Gómez (Prov. de Santa Fe), Mercedes, Paso de los Libres, Curuzú Cuatiá (Prov. de Corrientes), General Pico (Prov. de La Pampa), Presidencia Roque Sáenz Peña (Prov. del Chaco), Puerto Deseado (Prov. de Santa Cruz), Puerto Madryn (Prov. de Chubut), Formosa, Villa Carlos Paz (Prov. de Córdoba), Carmen de Areco y Colón (Prov. de Buenos Aires).

Además se constituyeron las siguientes comisiones:

Filiales: Carhué (Prov. de Buenos Aires); Resistencia (Prov. del Chaco); Oberá, Eldorado, Posadas (Prov. de Misiones); Neuquén; Trelew, Comodoro Rivadavia (Prov. de Chubut); Concordia (Prov. de Entre Ríos); Casilda (Prov. de Santa Fe).

Delegaciones: Concepción del Uruguay, La Paz (Prov. de Entre Ríos); Charata, Machagay, Villa Angela (Prov. del Chaco); Puerto Santa Cruz (Prov. de Santa Cruz); Río Grande (Prov. de Tierra del Fuego); Cañuelas (Prov. de Buenos Aires); Esquel (Prov. de Chubut).



En cuanto a los Delegados en el interior, se produjo el siguiente movimiento:

Designaciones: 87.

Bajas: 38 (por renuncia, 27; por finalización de mandato, 7; por fallecimiento, 4).

Confirmados por un nuevo período: 21 Delegados.

CONVENIOS SUSCRITOS CON GOBIERNOS DE PROVINCIAS

Durante el transcurso del Ejercicio 1963 se suscribieron dos nuevos convenios con el Gobierno de la Provincia de San Juan para la construcción, en colaboración de dos nuevas estaciones de servicio: una en Pismanta y la otra en Valle Fértil.

También se suscribió un convenio con el Gobierno de la Provincia de La Pampa para la construcción de una estación de servicio y autotel sobre la margen del río Negro, habiéndose hecho lo propio con la Municipalidad de Viedma para erigir en esta ciudad una estación de servicio también con autotel.

Cabe agregar que este año se habilitaron cuatro estaciones, incluidas en los convenios firmados con las provincias de San Juan y La Rioja: en Encón, Calingasta, Famatina y Mazán.

ACTIVIDAD DEPORTIVA

La actividad deportiva automovilística comprendió durante el año 1963, la programación y organización de los dos magnos certámenes en ruta que la Entidad hace disputar anualmente.

El VII GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO "SUPER" NAFTA Y.P.F., superó hasta la fecha todos los anteriores registros de participantes, fijando un record de 290 concurrentes. Una vez más, dicha competencia fue inscrita en el Calendario Deportivo Internacional y contó con la participación de equipos extranjeros.

EL GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA, que en su XLI edición fue disputado bajo la denominación de "Supermóvil YPF", tuvo un notable y calificado número de participantes, abarcando en su recorrido trazados nuevos y cuyas alternativas dotaron a la competencia de un marco de verdadera expectación, definiéndose el mismo a pocos kilómetros de la meta final.

CONSCRIPCION DE SOCIOS

La conscripción de socios realizada en el mes de enero de 1963 fue otra muestra elocuente de la confianza que los automovilistas de todo el país tienen en el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO.

Producida la aceptación de los nuevos socios, los totales concretados en la conscripción de socios, por categorías, fueron los siguientes:

Plenarios	16.522
Activos "A" Interior	4.463
Activos "B" "	4.577
Adherentes	37
	<hr/>
	25.599

SERVICIOS DE PREVISION

Seguros de Automotores

Simultáneamente con la conscripción de socios, se intensificó una campaña de producción de seguros, lográndose concretar, también en un solo mes, 5.921 nuevos asegurados, manteniéndose durante el resto del año un promedio mensual de 2.000 nuevas adhesiones.

Seguro de Vida Colectivo

Con fecha 19 de noviembre se abrió un nuevo período de incorporación a este seguro, con el fin de que los asociados pudieran contar nuevamente con este servicio y beneficio a la vez.

Los riesgos que ya cubría este seguro fueron ampliados con indemnizaciones adicionales.

SALA DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO EN EL MUSEO COLONIAL E HISTORICO DE LUJAN "ENRIQUE UDAONDO"

En un pabellón de aproximadamente 500 m.² que for-

ma parte del Museo de Lujan, cedido por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, se inauguró, el 14 de diciembre, la Sala del A.C.A.

Esta inauguración, de la cual se hizo eco la prensa de todo el país en sus distintos medios, fue un acto anticipado de los festejos que se llevarán a cabo en 1964, con motivo del 60º aniversario de la fundación de la Entidad.

Inicialmente fueron habilitadas en esta Sala las secciones Automóviles Antiguos e Historia del Automóvil. Integran la primera los vehículos que forman parte del Museo del Automóvil de la Entidad, los que fueron adecuadamente reacondicionados para su buena presentación.

La Historia del Automóvil está reflejada en una cantidad de láminas a todo color, que abarca desde el carro a resortes debido al ingenio de Leonardo da Vinci y las sucesivas etapas, desde el año 1680 hasta los coches especiales de carrera utilizados en el presente.

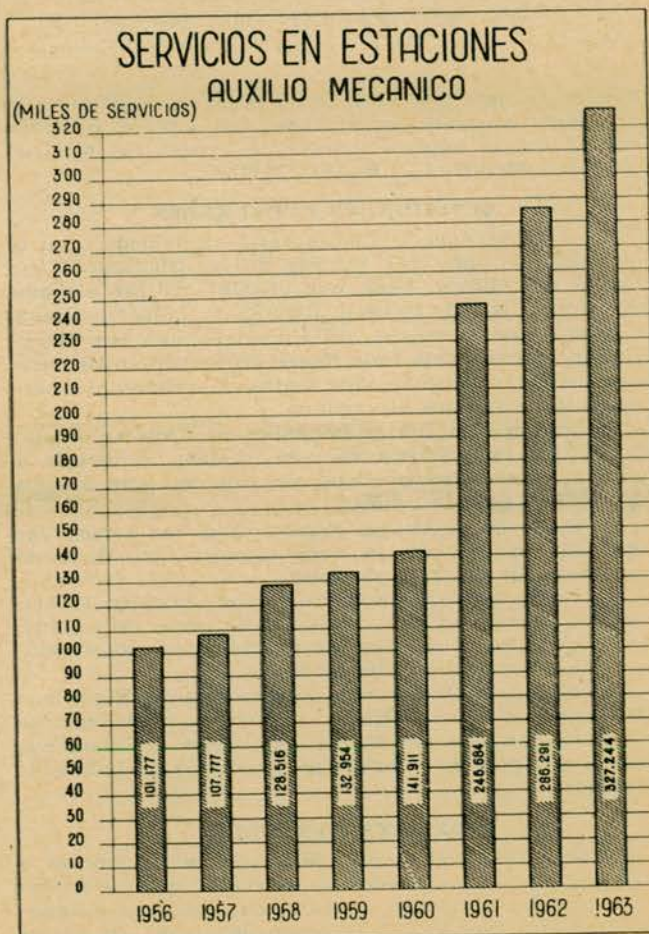
Se agregarán posteriormente dos secciones denominadas Automovilismo Deportivo e Historia del Automóvil Club Argentino.

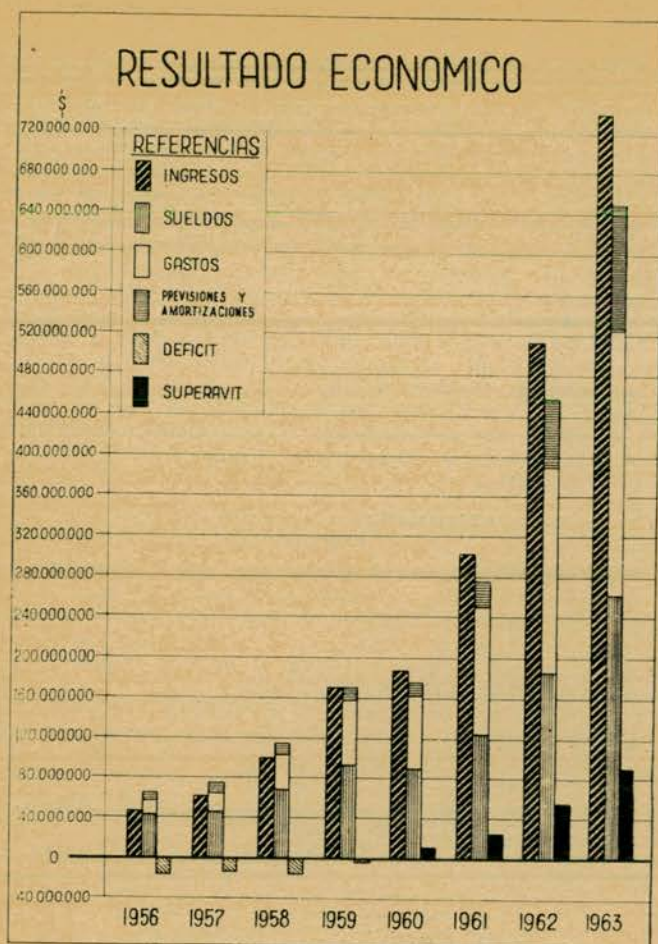
EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO Y EL PERIODISMO

Debe ser destacada la colaboración que la Entidad ha merecido por parte de todos los órganos de prensa del país, ya sea en la difusión de sus noticias en el orden institucional, como así también en el generoso estímulo de apoyar con su propia opinión, iniciativas y juicios del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO.

En forma similar la radio, la televisión y los noticieros filmados también compartieron los más gratos eventos del Club, facilitando incluso espacios con liberalidad, permitiendo que la opinión pública pudiera conocer aspectos de la tarea societaria, que de otro modo no hubiera tenido tan amplia trascendencia.

Si es deber de la Institución hacer público su agrade-





cimiento a unos y a otros, no lo es menos el destacar la presencia constante de la prensa del interior del país, cuyo concurso aseguró siempre la perspectiva nacional del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO.

ACTIVIDADES CULTURALES

No obstante haberse iniciado estas actividades casi al promediar el año, por razones de reestructuración, se realizó una intensa labor que procuró abarcar distintos aspectos de la vida cultural argentina y latinoamericana.

Prestigiaron la tribuna del Club la señora Iris Marga y el ingeniero Mario Luis Negri, disertando en distintas oportunidades sobre la vida teatral la primera y sobre los juegos olímpicos el segundo.

En colaboración con la República de Chile se organizaron tres exposiciones de arte popular, fotografía y pintura, respectivamente, que contaron con gran acogida del público y de la crítica.

El Teatro de la Alianza Francesa puso en escena una obra de Ionesco, con un lleno completo que desbordó prácticamente el salón de actos.

El Cuarto Concurso Fotográfico tuvo también la más amplia repercusión, y la cantidad de obras presentadas permitió alcanzar un nivel de calidad pocas veces obtenido en concursos de aficionados.

Por último, la Primer Velada de la Canción Rural, con la participación de conjuntos de jóvenes folkloristas de Córdoba, Santiago del Estero, San Juan y Catamarca, brindó una nota de colorido, de emoción y de indudable jerarquía.

REVISTA AUTOCLUB

Durante el Ejercicio de 1963, continuó la edición y distribución regular a todos los asociados, de este órgano oficial de la institución, es decir, que fueron publicados seis números (del Nº 9 al 14, ambos inclusive). De acuerdo con los propósitos enunciados en el editorial del Nº 1

(octubre de 1961), posteriormente reiterados en diversas oportunidades, la Revista ha dedicado su mayor esfuerzo periodístico a la promoción del turismo en nuestro país mediante notas y artículos sobre las bellezas y atractivos físicos, artísticos y culturales que encierra, interpretados y destacados por escritores y periodistas de alta jerarquía intelectual y profesional; a la información sobre el movimiento automovilístico argentino y mundial, tanto en el orden industrial y económico como en el deportivo, sin entrar, sin embargo, en un excesivo tecnicismo, sino aportando los elementos de juicio que pudieran ser de interés esencial para los socios del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO; a la información sobre las actividades y servicios, la expansión y el desarrollo de nuestra Institución y sobre la amplia y seria manera como cumple sus responsabilidades ante sus asociados, los automovilistas y el pueblo de la República en general; en fin, tampoco se ha descuidado, a lo largo de todas las ediciones de la Revista, la tarea de recoger y suministrar a los lectores las novedades y comentarios de carácter e interés generales y que de alguna manera podían merecer la atención de nuestros lectores.

La empresa de editar una revista como AUTOCLUB, con el deseo de que sea digna de la tan calificada nómina de asociados del A.C.A. y responda, por otra parte, a los prestigios y la responsabilidad social de esta institución argentina, exige, obviamente, un considerable esfuerzo patrimonial. Las autoridades del Club han adquirido la certidumbre de que ese esfuerzo merecía ser hecho, y que la Revista realmente está cumpliendo una elevada misión en nuestro medio lo demuestran las crecientes manifestaciones de estímulo, simpatía y reconocimiento que dirigen los socios de todo el país a la dirección de AUTOCLUB y que los dirigentes de la Institución agradecen profundamente; y, por el otro lado, consolida esa convicción el sustancial apoyo, en constante aumento, que la publicación encuentra en la dirección de las empresas industriales, comerciales, de transportes, turismo y hotelería, etc., del país, que han comprendido claramente la importancia de AUTOCLUB como vehículo publicitario, atendiendo al extraordinario volumen de las tiradas de sus ediciones regulares (la edición de abril de 1964, Nº 16, será de 263.000 ejemplares), de acuerdo con la importancia de la nómina societaria; a la calidad periodística de la Revista, y al alto nivel de capacidad adquisitiva de sus lectores naturales, los socios del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, sus familias y amigos, que, en conjunto, constituyen un calificado sector de la población que puede estimarse prudentemente en 1.500.000 personas, ya que el número de asociados de la Institución supera, en los momentos de ser redactada esta Memoria, los 250.000 asociados. En definitiva, la publicación regular de AUTOCLUB, será firmemente continuada, no obstante el comprensible esfuerzo que exige esta empresa, gracias al manifiesto apoyo que encuentra en la comunidad argentina.

BENEFICIOS Y SERVICIOS SOCIALES

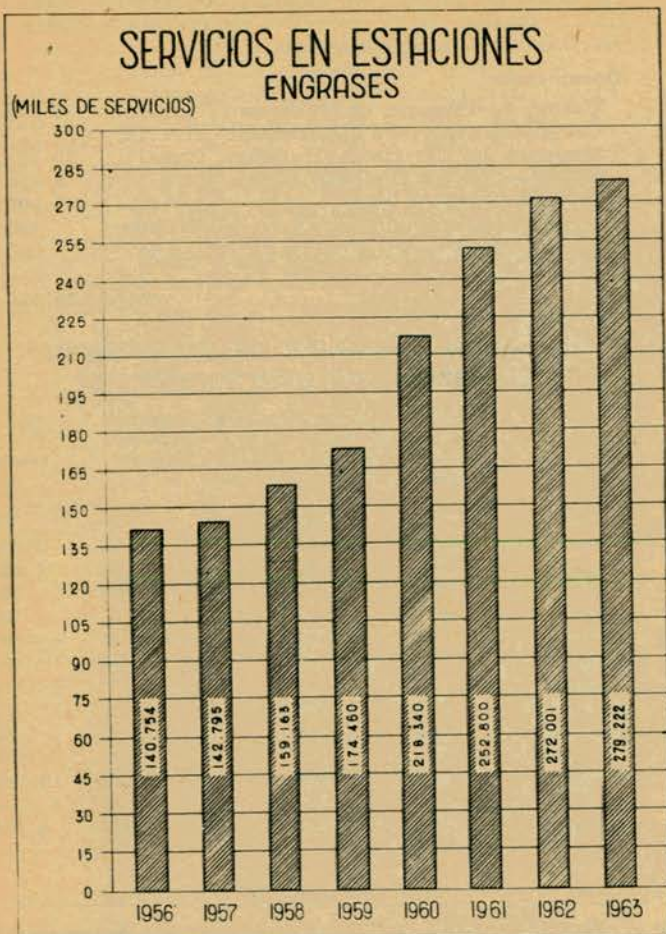
Servicios de Previsión

Este servicio, de excelentes cualidades, ha alcanzado la cifra de 68.075 asegurados al finalizar el ejercicio que se comenta, lo cual es una prueba elocuente de la aceptación que ha tenido entre los asociados.

La cartera correspondiente a los Seguros de Vida llegó a los 12.500 asegurados, por un monto de capitales de \$ 1.867.500.000.— m/n.

La cantidad de asociados que aseguraron sus vehículos por intermedio del Club ha ido permanentemente incrementándose a través de los cinco años que median desde la iniciación de este servicio, que ha incorporado al 31 de diciembre de 1963 a 55.600 asegurados, representando un capital asegurado de 73.453 millones de pesos.

Por otra parte, con el objeto de acelerar la emisión de certificados, en el mes de agosto se incorporó un moderno equipo de máquinas electromecánicas de contabilidad, habiéndose confeccionado en los últimos cuatro meses del año, más de 20.000 certificados mediante la aplicación del sistema mecanizado aludido.



ESTACIONES DE SERVICIO Y CAMINERAS

La atención de los servicios en las distintas estaciones del país mereció una constante dedicación con el propósito de cubrir la creciente demanda de los asociados, habiéndose reemplazado por nuevas todas las maquinarias desgastadas, medidas éstas que han permitido hacer frente al incremento de servicios requeridos, que alcanzaron a 562.345 lavados; 27.922 engrases, con una venta de combustible que totalizó 111.129 litros.

PLAYAS DE ESTACIONAMIENTO

Merced a la renovación de los convenios con el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y la Municipalidad de General Pueyrredón, pudo continuarse brindando a los socios la posibilidad de estacionar sus coches en Playa Grande y también en los sectores habilitados sobre la avenida Alberdi y frente al Casino de la ciudad de Mar del Plata.

AUXILIO MECANICO

Por ser éste uno de los servicios más valorados por los socios, se prestó especial atención en mantener las unidades actuales en las mejores condiciones de funcionamiento, habiéndose incorporado además quince nuevas unidades como refuerzo, con el fin de atender con la menor demora posible los pedidos que se mantuvieron en constante aumento.

Además, se realizaron convenios para la prestación del auxilio con concesionarios situados en Avellaneda, Lanús, Colón (Pcia. de Buenos Aires), Nueve de Julio e Ingeniero Maschwitz, que se incorporan así a los existentes en distintas rutas del país y que colaboran con el Club en la atención de los pedidos de auxilio mecánico.

De esta manera, los socios disponen actualmente de 171 equipos de auxilios, que próximamente serán aumentados considerablemente. Con este número ha sido posible atender normalmente las crecientes exigencias del servi-

cio, como lo demuestra la cifra de 327.244 pedidos, que supera en más de 40.000 al año anterior.

RED RADIOELECTRICA

En el transcurso del año 1963 se instalaron cinco nuevas estaciones radioeléctricas, a saber: Posadas, Oberá, Eldorado, San Pedro y La Paz (Mendoza).

Se recibieron 3.505 comunicados y se transmitieron 887, habiéndose efectuado, además, 333 radioconversaciones.

Con relación al año anterior, la actividad en comunicados fue bastante menor como consecuencia de que, a partir del 30 de junio de 1963, debió clausurarse el servicio en la frecuencia de 7 megaciclos, por disposición de la Secretaría de Telecomunicaciones, y a causa de ello no pudieron utilizarse los equipos de Mar del Plata, General Pirán, Dolores, Samborombón, Rosario, San Pedro y San Antonio de la Paz.

ESTACIONES Y.P.F. ADHERIDAS AL A.C.A.

Se suscribieron contratos de incorporación con 18 estaciones y se inauguraron 27, lo que hace una cantidad desde el 7/4/61, fecha en que se inauguró la primera estación adherida, en Tres Arroyos, de 69 estaciones al 31/12/63 y de 41 contratos suscriptos.

OFICINA TECNICA DE EDIFICIOS

La labor desarrollada por la Oficina Técnica de Edificios durante el año ppdo. fue intensa, pudiendo resumirse esa actividad de la siguiente manera:

Interior del país: Tuvo a su cargo la revisión, inspección y comparación de 105 presupuestos de obras. Asimismo, tiene en preparación los planos de obras de las estaciones a construirse en Ojo de Agua, San Rafael y San Juan, la ampliación y remodelación de la Filial Bahía Blanca y la remodelación de la Filial Rosario. Se efectuaron los planos del traslado y ampliación de la estación de Bajada Colorada a Piedra de Aguila.

Las obras realizadas y concluidas durante el año son: Pabellones Sanitarios de San Clemente del Tuyú, Mar de Ajó, Villa Carlos Paz y Timbúes, y defensa de costa y muelle de la laguna Chascomús.

Ciudad de Buenos Aires: En la Sede Central se efectuaron distintos trabajos de arreglos en el 8º piso y se hicieron instalar los equipos de refrigeración. Se fiscalizaron los trabajos de la ejecución de una escalera que une el 7º y 8º hemisiclos; colocación de una bomba para elevar líquidos cloacales; se estudiaron las reparaciones por infiltraciones en un sector del subsuelo y se remodeló la cámara frigorífica del restaurante en el 9º piso. Se realizaron los planos de obra y se hizo ejecutar el escenario del 1er. piso, en el Salón de Actos. Se halla en remodelación el hall de la Estación Central, al igual que en el 6º piso, en la parte correspondiente a Div. Estaciones y Biblioteca. Se estudió asimismo el sistema de iluminación a gas de mercurio a colocar sobre la playa de la Estación Central.

Se efectuó la remodelación del galpón adquirido en la calle Ministro Brin y el estudio de su iluminación, juntamente con el de las estaciones Barracas y Olivos. Se efectuaron los anteproyectos de las estaciones a construir en Once, Caballito y Flores.

SERVICIOS TURISTICOS

De acuerdo con lo previsto por el plan de publicaciones, durante el año 1963 se realizaron distintas ediciones cartográficas y turísticas, así como otras sobre educación vial, de todo lo cual se da el siguiente detalle:

Publicaciones Impresas

Educación Vial	Ejemplares
Láminas para colorear (4 hojas)	25.000
Desplegables escolares	120.000
Desplegables técnicos	10.000
Calcomanías	40.000
Sobres con leyendas alusivas	500.000
Sistema de señales (oficio, mimeógrafo)	2.000
Afiches (4 motivos)	20.000
Hoja de Zona Nº 3 (Cuyo)	80.000

Carta Turística de Mar del Plata	50.000
Hojas de Ruta (14 motivos)	810.000

Además, se encuentran en proceso de impresión las siguientes publicaciones:

Hoja de Zona Nº 4 (Litoral)	40.000
Hoja de Zona Nº 5 (Sudoeste)	40.000
Guía Turística de la Argentina	50.000

Las ediciones cartográficas aludidas requirieron la labor en campaña y en gabinete de los equipos de relevamiento, cumpliéndose giras por las provincias de Salta, Santiago del Estero, Jujuy, La Rioja y Buenos Aires. El cuadro siguiente muestra las cifras de kilómetros de caminos relevados y actualizados en 1963.

Año	Rutas Relevadas		Rutas Actualizadas		Total
	Nacionales-Provinciales	Nacionales-Provinciales	Nacionales-Provinciales	Nacionales-Provinciales	
1963	12.823	7.078,9	7.423,4	5.811,7	33.137,0

En materia de señalamiento se continuó atendiendo las tareas convenidas con las Direcciones de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires y Santa Fe; Yacimientos Petrolíferos Fiscales y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Seguidamente se detallan las obras:

Señales nuevas

a) Señales camineras	
1) Convenio D. V. P. B. A.	554
2) Convenio D. V. P. S. F.	1.301
3) Convenio Y. P. F.	135
b) Señales urbanas	
1) Convenio M. C. B. A.	118
2) Señales varias:	
a) Establecimientos educativos	705
b) Establecimientos hospitalarios	61
c) Flechas tránsito	1.073
d) Leyendas varias	3.175
e) Señales "entre discos"	114

Conservación

a) Señales camineras	
1) Convenio M. C. B. A.	118
2) Convenio Y. P. F.	828
b) Señales urbanas	
1) Convenio M. C. B. A.	157
2) Señales varias	7
3) Señales "entre discos"	8

Total 8.002

INFORMACION GENERAL

Los distintos aspectos de la labor realizada durante el transcurso de los años 1962 y 1963, hállanse sintetizados a continuación en forma discriminada. Las cantidades respectivas proporcionan una somera noción comparativa:

	Año 1962	Año 1963
Atención de consultas formuladas telefónicamente en materia de información caminera	18.000	28.600
Comunicaciones establecidas a larga distancia en proceso de recopilación de datos sobre vialidad y turismo	1.800	1.300
Boletines diarios sobre información vial y turística	300	300
Correspondencia tramitada en lo referente a pedidos de itinerarios y material cartográfico	2.500	3.150
Material cartográfico valorizado e ilustrativo remitido a socios, delegaciones, filiales, dependencias del interior, reparticiones públicas, entidades, etc.	188.200	208.579
Público atendido en el mostrador, sobre consultas de carácter vial, itinerarios, etc.	29.000	32.200
Publicaciones cartográficas, folletos, etc., entregados en Sede Central...	83.224	84.947

A D U A N A

Durante el período ya indicado, se han efectuado los

despachos de aduana de vehículos automotores cuyas cifras se detallan en el respectivo cuadro que muestra las diversas operaciones realizadas.

Documentos

Carnet de Passages en Douanes	6.576
Certificados Int. para Automóviles	6.576
Permisos Int. de Conducir (Conv. Paris) ..	19.320
Permisos Int. de Conducir (Conv. U.S.A.) ..	5.454
Chapas distintivo R. A.	1.000
Permisos Int. Conducir Extranjero (Visados)	495
Certificados Int. Conducir Extr. (Visados) ..	65

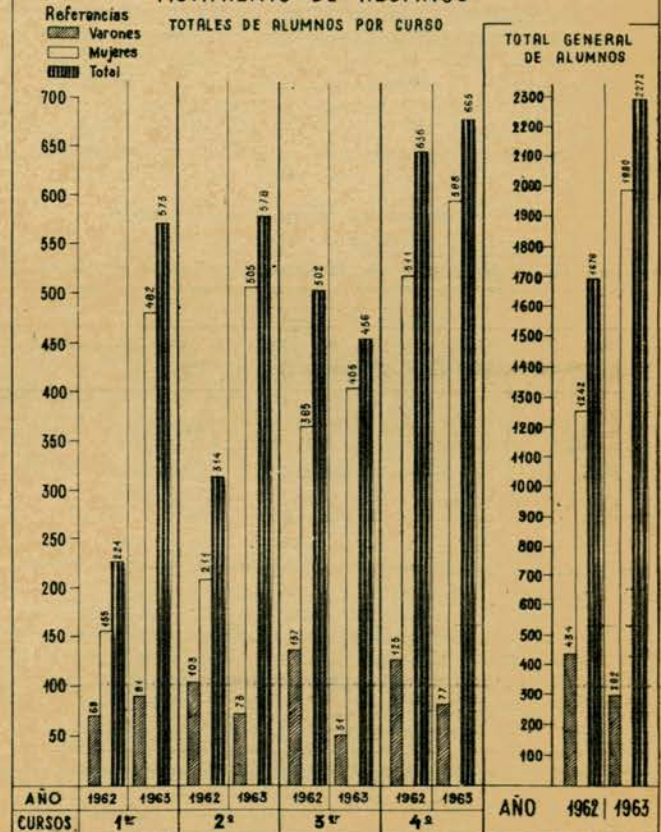
Total 39.486

DESPACHOS DE ADUANA DE AUTOMOTORES, REALIZADO DURANTE EL AÑO 1963

	Exportaciones temporarias	Retornos de Exportaciones temporarias	Importaciones temporarias	Retornos de Importaciones temporarias	Totales
Enero	937	434	10	9	1.390
Febrero	1.082	909	14	8	2.013
Marzo	160	1.329	15	23	1.527
Abril	228	297	33	36	594
Mayo	151	96	12	7	266
Junio	101	79	2	5	187
Julio	118	102	17	16	253
Agosto	95	89	7	7	198
Setiembre	73	106	8	12	199
Octubre	120	165	17	2	304
Noviembre	291	254	19	22	586
Diciembre	1.069	261	15	18	1.363
Totales	4.425	4.121	169	165	8.880

ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO

MOVIMIENTO DE ALUMNOS



PESCA, RECREOS Y CAMPAMENTOS

En el transcurso del año 1963, se ha concretado la construcción de pabellones sanitarios en los campamentos de San Clemente del Tuyú, Mar de Ajó, Villa Carlos Paz y en el Recreo de Timbúes, solucionando de esta forma el problema que creaba el aumento constante de asociados e invitados concurrentes a las mencionadas dependencias.

Asimismo, se ha llevado a cabo la construcción de la defensa de la costa frente al recreo ubicado en la Laguna de Chascomús, única forma de preservar la misma de la constante erosión producida por el agua, y la realización de un muelle para ser utilizado para el embarque de los socios que utilizan las embarcaciones para la pesca deportiva.

OFICINAS DE VIAJES Y TURISMO EN EL INTERIOR

Continuando con el plan de creación de oficinas en el interior del país, se han habilitado dependencias en las ciudades de La Plata, Santa Fe, Córdoba y Catamarca, que se agregan así a las ya en funcionamiento en San Carlos de Bariloche y Mar del Plata.

Para el año 1964 se habrán de habilitar dependencias similares en otros puntos importantes de nuestro país.

EXCURSIONES REALIZADAS POR EL A. C. A. AL INTERIOR DEL PAIS DURANTE EL AÑO 1963

En un plan destinado a permitir el conocimiento de las bellezas de nuestro país, el Club inició una serie de excursiones, entre las que merecen destacarse: dos excursiones a las Cataratas del Iguazú, tres excursiones al Norte argentino y una excursión en automóvil a Bariloche.

CASAS ADHERIDAS — DESCUENTOS A SOCIOS

Los asociados han podido apreciar nuevamente durante el transcurso de este año el beneficio que les reporta la utilización de este servicio.

Se llegó al 31 de diciembre de 1963 con un total de 2.190 casas comerciales adheridas a este sistema, correspondiendo 660 a la Capital Federal y 1.530 al interior del país, cuya nómina figura en sendos folletos especialmente editados.

TRANSITO - PATENTES - FALTAS MUNICIPALES

Una síntesis de la labor realizada, se destaca por el número de asociados atendidos y/o gestiones efectuadas, que es el siguiente:

Registro de Conductor y sus renovaciones..	28.216
Transferencias de vehículos	8.014
Patentamientos distintos vehículos	6.416
Certificaciones de domicilios	3.620
Autorizaciones distintos trámites	8.924
Declaraciones juradas (Ley 14.375 y otras)..	9.863
Certificaciones de firmas (Capital Federal y Pcia. de Buenos Aires)	7.318
Cobros Patentes Cap. Fed. y Pcia. Bs. Aires	3.884
Trámites varios Pcia. Bs. As. (Automotores)	5.329
Distintos trámites del Tribunal de Faltas ...	6.709
Trámites distintos Rubros de Tránsito	9.879
Trámites distintos rubros Of. Patentes, Cap.	7.772

ASESORIA JURIDICA

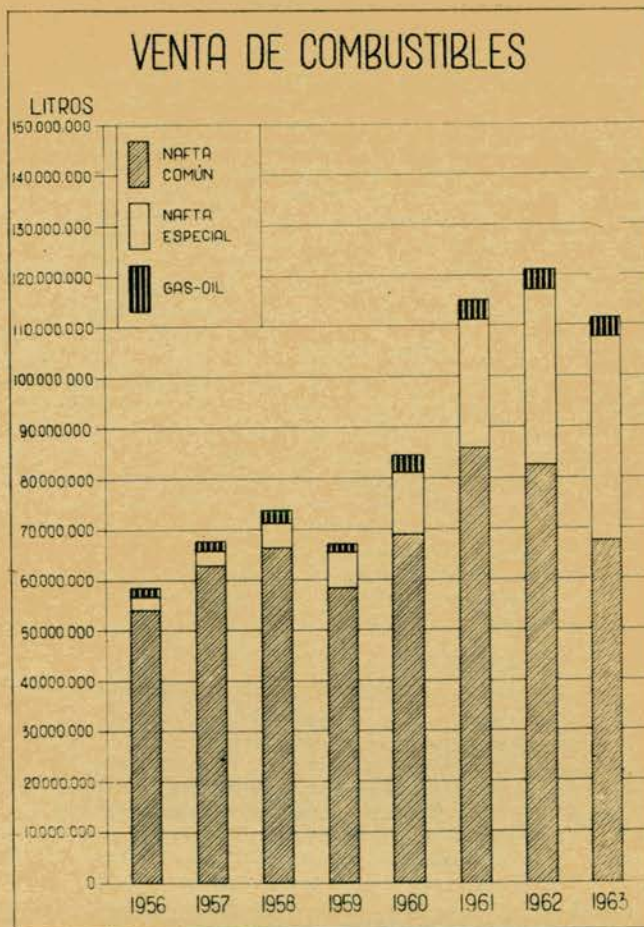
La Asesoría Jurídica ha prestado el asesoramiento correspondiente especializado, a los socios de la Capital Federal e Interior del país y las consiguientes gestiones extrajudiciales respecto a los accidentes automovilísticos acaecidos a los mismos.

Además del asesoramiento permanente a la administración del Club se ha prestado asistencia jurídica a los órganos directivos y Tribunal de Honor.

A continuación se enuncia la nómina de las tareas realizadas:

Servicios a los asociados

a) Consultas evacuadas personal o telefónicamente	5.700
b) Consultas evacuadas por correspondencia, varios, exterior e interior	1.108
c) Gestiones extraoficiales ante terceros, so-	



ciudades de seguros, reparticiones públicas, etc.:

Verbalmente	2.400
Por nota	1.063
d) Constancias tomadas en secciones de Policía	11
e) Constancias obtenidas en Registros Municipales de la Cap. Fed. y provincias	292
f) Propuestas de indemnizaciones obtenidas.	119
g) Subsidios en trámite iniciados	72
h) Subsidios pagados	57
Servicios a la Entidad	
a) Dictámenes y consultas	767
b) Contestación de oficios judiciales	107
c) Juicios tramitados:	
Promovidos contra el A. C. A. en la Capital Federal	60
Promovidos por el A. C. A. en la Cap. Fed.	183
Promovidos contra el A.C.A. en el interior	37
Promovidos por el A.C.A.	12
d) Expedientes tramitados ante reparticiones	173
e) Gestiones extrajudiciales por daños	72
f) Gestiones para el cobro extrajudicial de deudas particulares	296
g) Cobros efectuados en repart. públicas ...	21
h) Minutas de poder	10
i) Protestos	19

ASESORIA TECNICA

Con su habitual actividad de consejera técnica, en todo lo que concierne a estudios y problemas ubicados en la profesión de Ingeniería Civil, la Asesoría Técnica, ha proporcionado numerosos dictámenes, encarando en ellos temas heterogéneos de utilidad para la Institución. Entre ellos cabe mencionar los siguientes: tasación básica de diversas y valiosas propiedades ofrecidas en venta a la entidad, varias de las cuales han sido adquiridas en subasta pública; determinación de valores locativos; peri-

cia conjunta con el perito representando a varias Compañías Aseguradoras por siniestros comunes acaecidos en sus propiedades; estudio sobre reclamaciones de socios por supuestos perjuicios en sus máquinas de automóviles; análisis del legítimo pago de pavimentaciones frente a propiedades del A.C.A.; enunciación de la preparación adecuada de automóviles para viajes de turismo; información exhaustiva sobre validez del Registro de Conductor en toda jurisdicción; actualización de compromisos estatales para la pavimentación de las calles laterales de la Avda. Gral. Paz; traducción del inglés Manual de Instrucciones para el uso del aparato Entrenador de Conductores; estudio sobre altura uniforme de paragolpes de automotores actualizando disposiciones de la Ley 13.893.

BIBLIOTECA

La renovación del material de lectura incrementóse durante el año 1963 en la Biblioteca de la Entidad, dando lugar a una mayor concurrencia de asociados a esta dependencia, que alcanzó la cifra de 1.500.

Se concedieron 700 préstamos de libros, adquiriéndose 400 ejemplares con una recepción de 280 revistas mensuales, nacionales y extranjeras vinculadas con el turismo, tránsito, técnica automotriz, etc.

El servicio de fotocopias para los asociados tuvo amplia aceptación, habiéndose efectuado 1.900 trabajos durante el ejercicio pasado.

RELACIONES PUBLICAS

Las actividades vinculadas con las Relaciones Públicas del Club comprendieron la emisión de los Carnets de Socios Honorarios, conforme lo establece el Estatuto, la de credenciales especiales, la cesión de los locales de la Entidad para la realización de actos culturales, así como la distribución de invitaciones, que alcanzaron a 32.500, para los actos propios de la Institución.

Locales de la Entidad: Los locales del Club en el ejercicio anterior se arrendaron: P. B., 1 vez; el Anfiteatro durante 54 veces, y el Salón de Actos del 1er. piso, 34 veces, con un total de \$ 145.700 en concepto de alquiler.

ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO

La Escuela Técnica de Conducción y Tránsito desarrolló sus cursos de 1963 con la formación de 28 Divisiones, que totalizaron 2.200 alumnos, a quienes se les impartieron 16.000 clases-prácticas mensuales.

El número de alumnos egresados durante el año 1963 fue de 1.300. Comparativamente con 1962, desde su inauguración en el mes de abril ingresaron 1.676 alumnos y egresaron 700, dejando un saldo favorable de 514 ingresados y 600 egresados, respectivamente, en favor del año 1963.

Cabe agregar que el total de alumnos ingresados a la Escuela desde su creación fue de 3.876.

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICION

Esta sección, paralelamente a la expansión de las actividades generales del Club, incrementó sus tareas llegando a las siguientes cifras, que superan en sumo grado a las del año anterior.

Piezas despachadas		1963
Simples		369.343
Certificados		87.647
Expresos		10.755
Encomiendas		3.839
Revista Autoclub		1.307.245
Telegramas		4.677
		<hr/>
		1.783.506
		<hr/>
Piezas recibidas		
Piezas		237.350
Telegramas		4.490
		<hr/>
		241.840
		<hr/>

PERSONAL

El personal del Club en todo el país, al 31/12/63 alcanzó a 1.248 agentes, cifra que es sumamente razonable si se tiene en cuenta la naturaleza de los trabajos, la prestación de servicios durante las 24 horas del día, en días hábiles y feriados, y por sobre todo, la mano de obra que exigen las características de los servicios, que no siempre pueden automatizarse o mecanizarse.

DIVISION COMPRAS Y MAESTRANZA

Imprenta: La importancia de la labor realizada fluye de la cifra de 923 trabajos terminados.

Compras: La multiplicidad de sus labores la refleja el siguiente detalle:

Pedidos efectuados a Compras	2.792
Número de licitaciones realizadas	398
Número de casas invitadas	4.808
Número de órdenes de compra emitidas ..	753
Compras directas efectuadas por la Div. Estaciones	976
Compras directas efectuadas por la División Compras y Maestranza	1.393
Gestiones telefónicas de compra	11.845

Bufet: Este servicio, habilitado con carácter permanente en todas las estaciones camineras, así como también en las principales estaciones de servicio ya existentes y recientemente inauguradas, justifica —a través de las cifras obtenidas en carácter de venta— la importancia de su prestación.

La existencia de mercaderías de primera calidad para consumo de los señores asociados, se halla asegurada a través del sistema de envío directo desde Sede Central, así como mediante la adquisición de las mismas en la zona respectiva. El control directo ejercido desde Sede Central sobre los distintos buffets unido a la calidad y legitimidad de los productos adquiridos a las más afamadas firmas de plaza, garantizan una dinámica y eficaz atención del servicio, que ha acusado el siguiente movimiento durante 1963:

Pedidos formulados	192
Artículos varios solicitados	1.596
Órdenes de compra emitidas	1.237
Movimiento de bebidas en botellas	412.864
Movimiento de cajones	18.646
Boletas de devolución de envases	54

Almacenes: Esta sección ha efectuado 1.615 despachos al interior.

PRENSA

Se confeccionaron 71 ediciones del Boletín Interno, de los cuales 53 correspondieron a los habituales de cada semana y 18 a tirajes extras, distribuyéndose en las dependencias centrales del Club, estaciones propias y adheridas, recreos y campamentos, cobradores de filiales y delegaciones con un total de 350 envíos semanales.

Diariamente, en las últimas horas de la tarde, se ha distribuido un boletín sobre el estado de los caminos, que se irradia por todas las radios de la Capital Federal, Canal 7 y Canal 9 de televisión, y se publican en los diarios "La Nación", "La Prensa" y "Clarín", y las agencias informativas "Telam" y "Telpress".

Se confeccionaron 79 comunicados relacionados con las distintas actividades del Club. La ya excepcional acogida que los mismos tuvieron en la prensa de todo el país en el año anterior de 1962, prácticamente se duplicó en 1963. Resulta realmente satisfactorio para la Institución poder destacar los resultados de este aspecto de la labor de prensa, ya que asegura un medio de comunicación con la opinión pública.

Durante el año, se obtuvo a título gratuito cinco espacios de televisión para mostrar algunos aspectos de la vida institucional. Los canales 9 y 13 facilitaron los mismos y tuvieron, además, la gentileza de permitir al Club su programación y conducción.

En tres oportunidades se obtuvo de los noticieros Emelco, Panamericano y América al Día, sendas notas relacionadas con la Exposición de Cartografía y Museo del Automóvil, en Luján.

(Viene de la pág 40)

- 312 Acceso a Las Juntas. Zona de El Chacay. Un monolito recordatorio junto al camino marca el lugar donde fueron exterminados por los bandidos del sur el gobernador Corvalán y todos sus acompañantes, el 10 de junio de 1830.
- 315 El Chacay.
- 327 Malargüe. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. En las cercanías, ruinas del antiguo fuerte San Martín, denominado más tarde El Alamito. Tuvo gran importancia en la lucha contra los indios.
- 338,8 Acceso a las ruinas del Fortín Malargüe. Formaba parte de la cadena de fortificaciones levantadas durante la conquista del desierto.
- 339 Puente roto.
- 349 Termina el pavimento, que se reanuda en el kilómetro 379.
- 351 Acceso a La Escondida y mina Ethel.
- 354 Baden profundo.
- 361 Baden. Puesto El Chihuido.
- 361/369 Cuesta El Chihuido. Fuertes pendientes, en amplio camino.
- 374 Acceso a Mina Huemul, de uranio.
- 375 Agua Botada.
- 377 Almacén.
- 379 Baden y se reanuda el pavimento.
- 380,7 Baden en curva.
- 390,6 Puente agosto (m. 3,20).
- 393 Puente río Grande.
- 394,1 Bardas Blancas. Desde este punto parte el camino de 82 kilómetros de extensión en dirección al paso del Pehuenche o Maule, en la frontera con Chile. El camino sigue la ribera de los ríos Pehuenche, Chico y Grande, cuyos cursos desaguan uno en otro. Termina el pavimento.

Circuito N° 19

EL SOSNEADO - PAREDITAS. De regreso del sur de Mendoza para la capital provincial se puede optar por este tramo de la ruta nacional N° 40, de 164 kilómetros de extensión, totalmente enriplado y que se conoce por el Camino del Refugio La Faja. Es poco frecuentado y carente de recursos, por lo que no es aconsejado, a pesar de que significa una economía de más de cien kilómetros, que regresando por San Rafael (pavimentado). Para iniciar este tramo es conveniente salir a la primera hora de la mañana. Salvo algunos lugares un tanto pesados, el resto del camino está en buen estado. Sólo hay que temer las tormentas de verano que suelen cortar momentáneamente el camino.

Existe una variante a la altura del kilómetro 124, cerca del arroyo Papagallos, donde se puede adoptar la ruta hacia la derecha y luego de un trecho de unos 8 kilómetros tomar la ruta 40 en su nuevo trazado y llegar a Pareditas, que está a 38 kilómetros. Este flamante camino en construcción está bien enriplado y su prolongación conduce al dique y embalse Agua del Toro, en construcción, sobre el río Diamante, con una superficie de 954 hectáreas y un caudal de 200.000 metros cúbicos. La distancia la indicaremos según el registro de nuestro automóvil.

- 0 Km. El Sosneado. Nafta. Bar.
- 9 Agua Caliente. lugar.
- 21 Minas El Sosneado. Extracción de petróleo. En el yacimiento disponen de combustible, pero no para venta al público.
- 26 Puesto Los Buitres o de Vargas. Camino por la Pampa del Medio a Salinas del Diamante.
- 62 Puesto La Jaula. Puesto de gendarmería. Almacén. Puente río Diamante.
- 72 El Carrizalito. Zona de largos faldeos sinuosos.
- 85 Refugio La Faja.
- 96 Arroyo La Faja. Un baden provisorio, que debe tomarse con precaución, reemplaza al puente destruido por una correntada.
- 91 Arroyo Hondo.
- 108 Arroyo Cortaderas.
- 120 Puente arroyo Papagallos.
- 124 Cruce ruta provincial N° 151, de Laguna Diamante a San Rafael. En la

Laguna Diamante nace el río del mismo nombre, donde hay abundante pesca. En ese lugar se pueden alquilar mulas para recorrer la Pampa de las Lletas, donde se puede practicar la caza de guanacos en plena cordillera.

- 136 Yaucha.
- 154 El Parral.
- 164 Pareditas. Almacén. Combustibles. Sigue la ruta 40 en dirección a Mendoza. Los indicadores de Vialidad marcan 157 kilómetros entre Pareditas y El Sosneado.

Circuito N° 20

BARDAS BLANCAS - PASO PEHUENCHE. Corresponde a la ruta nacional N° 224 y hasta la frontera con Chile en el paso Pehuenche o Maule; tiene una extensión de 82 kilómetros. Este nuevo camino, inaugurado oficialmente el 27 de enero ppdo., corre paralelo a los valles de los ríos Grande, Chico y Pehuenche. Es de una sola mano, enriplado y no ofrece pronunciadas sinuosidades. Empalma en la frontera con Chile con la ruta a Talca, distante 222 kilómetros, desde donde entronca con la carretera principal de Chile que conduce a Santiago. El tramo trasandino hasta Talca está menos cuidado que el de nuestro país. Es utilizado casi exclusivamente por turistas argentinos que entran a la vecina república por el paso del Cristo Redentor y retornan por el Pehuenche. Su habilitación está sujeta a las contingencias del clima. La nieve cierra el paso casi regularmente entre el 15 de abril y el 1º de diciembre. En el futuro se asigna gran importancia a este nuevo camino con Chile en el intercambio comercial. El tramo en esta provincia está totalmente pavimentado. La entrada al paso Pehuenche se inicia en Bardas Blancas, en el kilómetro 393,8 de la ruta nacional N° 40. El puesto policial del lugar se llama Rincón del Río Grande. Existe allí un surtidor de nafta que expende combustible las 24 horas del día. El aprovisionamiento más cercano está en Malargüe (60 km. hacia el norte), en Buta Ranquil, Neuquén (190 kilómetros hacia el sur), o en territorio chileno, cerca de Los Cipreses (más de 100 kilómetros).

El camino al Pehuenche ofrece cambiantes panoramas. El río Grande, cuyo curso sigue alrededor de 40 kilómetros, es el más caudaloso de Mendoza y representa el 80 por ciento del caudal del río Colorado. Se alimenta con los deshielos en un frente de 230 kilómetros de la cordillera de los Andes.

Ofrecemos a continuación, de acuerdo con el registro de nuestro automotor, las principales alternativas del camino:

- 0 Km. Corresponde al kilómetro 393,8 de la ruta nacional N° 40.
- 1 Almacén. Bar.
- 8 Almacén. Puesto La Gotera.
- 13 Arroyo Poti Malal. Puente agosto.
- 14,3 Puesto de gendarmería. Aduana argentina.
- 17 Portezuelo del Viento. Hostería.
- 44 Almacén.
- 82 Límite con Chile en el paso Pehuenche o Maule. El Rotary Club de Malargüe acaba de inaugurar allí un monolito de bienvenida a territorio argentino.

**REALMENTE
EXTRAORDINARIO
SERÁ EL PROXIMO
NUMERO DE**

**AUTO CLUB
MAS DE 300 PAGINAS EN
MONOCROMO Y COLOR**

BANCO DE AVELLANEDA

**INVERSIONES EN
PRESTAMOS
HIPOTECARIOS**

**ABRA UNA CUENTA
ESPECIAL DE AHORRO**



**CON
CAPITALIZACION
SEMESTRAL**

**Y PARTICIPACION EN LAS
UTILIDADES DEL
DEPARTAMENTO
HIPOTECARIO**

Casa Matrix: Av. Gral. MITRE N° 402
- AVELLANEDA — Casa Central: SAN
MARTIN N° 70/84 - CAPITAL FEDE-
RAL - y sus 17 sucursales.

LANUS (F.C.G.R.) - PIÑEIRO (Avellaneda) - BANFIELD (F.C.G.R.) - BARRACAS (Cap. Fed.) - QUILMES (F.C.G.R.) - NUEVA POMPEYA (Cap. Fed.) - L. DE ZAMORA (F.C.G.R.) - CAP. DEL SEÑOR (F.C.G.B.M.) - SAN MARTIN (F.C.G.B.M.) - FCIO. VARELA (F.C.G.R.) - DOCK SUD (Avellaneda) - BURZACO (F.C.G.R.) - CAMPANA (F.C.G.B.M.) - SAN JUSTO (Lomas del Mirador) - VALENTIN ALSINA (Lanus) - VILLA MARTELLI (Vicente López) - WILDE (Avellaneda)

CAPITALIZACION SEMESTRAL

Autoclub 159

AUTO - GRAMA LITERARIO

INSTRUCCIONES. — En base a las referencias llene en primer término los casilleros del cuadro B. Traslade luego las letras encontradas a las ubicaciones correspondientes del cuadro A. En éste se leerá, una vez completado, el párrafo de una obra cuyo autor y título aparecerán en la primera columna del cuadro B.

Referencias: A) Cobertizo destinado a guardar los aparatos de aviación. B) Idea falsa, desvarío. C) Galicismo por fábricas. CH) Resina aromática que se suele quemar por su olor particular. D) Pez marino de cuerpo aplastado. E) Granillo que nace en el borde de los párpados. F) Cargado, lleno. G) Pez comestible que abunda en los mares del norte de Europa. H) Cierto, de un modo claro, obvio. I) General argentino de la Independencia. J) Defensa, reparo. K) Unidad económica en la producción de bienes o

servicios. L) Uno de los cinco sentidos. M) Camino o senda que sigue uno. N) Tumefacción de la piel. Ñ) Sanos. O) Lengua que se hablaba en Francia al sur del Loira. P) Copia de un documento o escrito. Q) Que experimenta entusiasmo por algo. R) Delgado, sutil; perspicaz. S) Carácter de aquello de que no se puede prescindir. T) Ave de rapiña muy grande y robusta. U) Cala, ensenada. V) Indios fueguinos. W) Junturas de los dedos. X) Montecillos de arena. Y) Cadena de montañas de Europa.

SOLUCION del AUTO - GRAMA LITERARIO del número anterior

CUADRO B: A) Rescatable; B) Orquídeas; C) Bayas; CH) Eufemismo; D) Reserva; E) Tañidos; F) Orcadas; G) Jilgueros; H) Paquete; I) Avenidas; J) Yacaré; K) Reclusas; L) Olivos; M) Encantos; N) Leyendas; Ñ) Fuego; O) Anguila; P) Lanchas; Q) Simples; R) Ondular; S) Indias; T) Núbil; U) Células; V) Acento.

CUADRO A: "La creciente inseguridad de la campaña hacía que en ciudades y pueblos se viviera con el Jesús en la boca, y que los falsos rumores, las alarmas infundadas, los sobresaltos y las agitaciones no tuvieran tregua".

(Roberto J. Payró: EL FALSO INCA. Cap. VIII.)

CUADRO A

1 CH	2 P	3 F	4 J	5 D	6 E	7 P	8 A	9 M	10 T	11 H	12 K	13 G	14 B	15 M	16 S	17 P	18 I	19 R	20 A
21 CH	22 C	23 L	24 W	25 J	26 Q	27 K	28 F	29 H	30 P	31 E	32 G	33 D	34 J	35 O	36 B	37 I	38 R	39 G	40 S
41 E	42 K	43 M	44 U	45 S	46 H	47 J	48 E	49 N	50 CH	51 T	52 C	53 Y	54 W	55 Q	56 V	57 Y	58 A	59 U	60 B
61 L	62 Q	63 F	64 H	65 N	66 P	67 CH	68 A	69 Ñ	70 V	71 Q	72 V	73 R	74 X	75 D	76 L	77 K	78 F	79 H	80 G
81 B	82 P	83 Q	84 W	85 Ñ	86 C	87 CH	88 W	89 P	90 G	91 C	92 T	93 B	94 S	95 Q	96 K	97 J	98 O	99 N	100 S
101 I	102 F	103 H	104 E	105 G	106 W	107 Y	108 Ñ	109 Q	110 CH	111 C	112 S	113 B	114 S	115 U	116 F	117 Ñ	118 T	119 R	120 D
121 K	122 M	123 I	124 F	125 CH	126 Y	127 W	128 Ñ	129 X	130 J	131 I	132 Y	133 K	134 A	135 H	136 P	137 Ñ	138 U	139 N	140 CH
141 Q	142 P	143 M	144 Ñ	145 N	146 R	147 J	148 W	149 V	150 Q	151 E	152 J	153 C	154 A	155 H	156 X	157 T	158 J	159 W	160 M
161 U	162 I	163 Ñ	164 T	165 E	166 S	167 I	168 X	169 L	170 N	171 I	172 S	173 Q	174 Q	175 X	176 B	177 U			

LA SOLUCION se publicará en el próximo número de AUTOCLUB.

160. Autoclub

CUADRO B

20	8	154	68	58	134																
14	113	60	93	81	176	36															
153	22	86	52	111	91																
21	1	110	50	125	140	67	87														
33	5	120	75																		
11	6	104	31	165	151	48															
3	28	78	102	116	63	124															
13	80	32	173	105	39	90															
29	155	46	11	64	79	135	103														
37	162	171	101	123	18	167															
25	130	47	152	4	97	147	34	158													
12	96	42	77	133	121	27															
76	169	131	23	61																	
43	15	143	9	122																	
160	65	139	145	99																	
49	170	163	69	117	128	137	108	144	85												
35	98																				
7	142	82	17	66	30	136	89	2													
55	62	71	83	95	26	109	141	174	150												
19	38	73	119	146																	
40	16	45	172	112	94	166	114	100													
10	157	51	92	164	118																
59	177	115	44	161	138																
72	56	149	70																		
88	106	159	148	84	127	24	54														
129	175	74	156	168																	
53	26	132	107	97																	

Control (B) Correo Argentino
Franchise pagado
Concesión 4938
Tarifa reducida
Concesión 209

Todo el mundo habla del Rambler

Pocas veces la línea de un automóvil logra una aprobación unánime, como en el caso del Nuevo Rambler, cuyo novedoso diseño está en el comentario de todos. La moderna angulosidad de su techo. Sus nuevos vidrios curvos. La definida precisión de sus puertas. La audaz curvatura de su parrilla. Todo da al Nuevo Classic una personalidad y una elegancia que lo distinguen netamente. Su mayor distancia entre ejes... su vigorosa carrocería monocasco... su lujosa decoración interior, son otras de las ventajas de Nuevo Classic, La nueva Línea de la Calidad, que da que hablar a todo el mundo.

RAMBLER CLASSIC

PRODUCTO DE CALIDAD INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

LA NUEVA LINEA DE LA CALIDAD



bobinas

LEYDEN.

Utilizadas por la mayor parte de las fábricas de automotores del país constituyen para Ud. una garantía de buen funcionamiento.

LEYDEN ELECTROMECHANICA S. A. I. C. y F.
San Juan 2746 - T. E. 97-4006 - Buenos Aires

aseguran SU viaje

